



# مُفَاوَدَاتُ كَيْسَانُفَا فِي الْبَحْرِ

دكتور محمد حسن حسن رجب





## نبذة عن المؤلف

دكتور مهندس / حسن فهمي رجب

تاريخ الميلاد : ١٤ مايو ١٩١١

للؤهلات العلمية :

- بكالوريوس الهندسة جامعة القاهرة بتقدير امتياز ١٩٣٣

ومرتبة الشرف الأولى ..

- دبلوم مدرسة الكهرياء العليا بباريس وماجستير في الهندسة

الكهربائية بتقدير امتياز ١٩٣٥ ..

- ماجستير في العلوم العسكرية بتقدير امتياز واول خريجى

كلية اركان الحرب دفعة ١٩٤٣ ..

- ماجستير في السياحة من الاتحاد الدول لمنظمات السياحة

الرسمية في جنيف بتقدير امتياز ١٩٦٨ ومرتبة الشرف ..

- دكتوراه من جامعة جرنوبل بفرنسا بتقدير امتياز وتهنئة هيئة للمتحنين مجمعة ١٩٧٩ ..

- جائزة اكاديمية الفنون للصرية ١٩٨١ ..

- جائزة الدولة التقديرية في الفنون ١٩٩١ ..

## الوظائف التى شغلها وأهم الأعمال التى قام بها

١٩٣٥ مهندس مدير الصيانة بإدارة النقل المشترك بالاسكندرية ..

١٩٣٩ التحق بالجيش برتبة نقيب وعين قائداً للورش الرئيسية بسلاح الصيانة

(للركبات) ..

١٩٤٤ عين بعد تخرجه من كلية اركان الحرب مديراً لقسم المساحة العسكرية بالجيش

المصرى ..

١٩٤٥ عين اول ملحق عسكري بالسفارة المصرية بواشنطن ..

١٩٤٨ وكيلاً لإدارة المخابرات الحربية ثم مديراً لإدارة البحوث والتطورات الحربية

التي قام بإنشائها ..

١٩٥٢ وكيلاً أول لوزارة الحربية ورئيساً لمجلس إدارة المصانع الحربية ..

١٩٥٣ أسس جمعية بيوت الشباب المصرية ..

١٩٥٤ أسس جمعية الكشف البحرية المصرية ..

١٩٥٦ أول سفير لمصر بالصين الشعبية ..

١٩٥٩ سفير مصر بإيطاليا ..

١٩٦١ سفير مصر بيوغسلافيا ..

١٩٦٢ رئيس مجلس إدارة مؤسسة الثروة المائية ..

١٩٦٤ مستشاراً فنياً لوزارة السياحة ..

١٩٦٥ أول من أعاد اكتشاف سر صناعة ورق اليردى بعد اختفائها من مصر لأكثر من

١٠٠٠ عام وحصل عل براءة اختراع رقم ١٢٣٣١ عام ١٩٧٧ ..

- ١٩٦٨ استقال من خدمة الدولة ليتفرغ لأبحاثه في معهد بحوث اليردى الذى سبق  
ان انشاه عام ١٩٦٠..
- ١٩٨٥ اسس القرية الفرعونية..
- ١٩٩٠ اول رئيس لحزب الخضر للمصرى ثم انتخب بعد استقالته الرئيس الفخرى  
للحزب مدى الحياة..
- ١٩٩٢ انشا نموذجاً طبق الاصل لمقبرة توت عنخ آمون في القرية الفرعونية..
- ١٩٩٤ يقوم حالياً بإنشاء متحف لتاريخ الاسكندر الاكبر في مصر

### الاختراعات والابتكارات والمؤلفات:

- ١ - بوصلة رجب الشمسية ١٩٥٢..
- ٢ - البوصلة العالمية ١٩٤٥..
- ٣ - جهاز شفرة "كريبتوجراف رجب" ١٩٤٨..
- ٤ - اكتشاف سر صناعة ورق اليردى لقدماء المصريين ١٩٦٠..
- ٥ - ابتكر جهاز ترميم ورقم اليردى ١٩٨٢ وحصل بمقتضاه على جائزة روليكس العالمية..
- ٦ - انشا القرية الفرعونية ١٩٨٥..
- ٧ - اخترع اول آلة كاتبة بالحروف الهيروغليفية ١٩٩٠..
- ٨ - انشاء نمودجاً طبق الاصل لمقبرة توت عنخ آمون ١٩٩٢..
- ٩ - الف اكثر من خمسين بحثاً وكتاباً علمياً..

### الأوسمة والنياشين :

في العهد الملكى : وسام النيل - وسام اسماعيل - نجمة فؤاد العسكرية (للشجاعة) واهداه  
للك فاروق : ساعة ذهبية بمناسبة بلائه الحسن في حرب فلسطين تحمل  
اسم الملك كما اهداه سيف التشريف الكبرى يحمل اسم الملك بمناسبة تعيينه  
اول ملحق عسكرى في سفارة مصر بالولايات المتحدة وحصل على رتبة  
البكوية من الدرجة الاولى.

### في عهد الجمهورية :

- ١٩٥٣ اول مصرى يحصل على وسام الجمهورية من الطبقة الاولى.
- ١٩٧٩ اول مصرى يحصل على وسام الجمهورية من الطبقة الاولى للمرة الثانية
- ١٩٩١ جائزة الدولة التقديرية في الفنون .
- ١٩٩٥ وسام الفنون من الطبقة الاولى .

### الأوسمة الأجنبية :

- ١٩٤٧ حصل على وسام الاستحقاق العسكرى من الحكومة الامريكية
- ١٩٥٤ حصل على اعلى وسام عسكرى من يوغوسلافيا.
- ١٩٦٢ حصل على اعلى وسام مدنى من يوغوسلافيا.

### اللغات :

العربية - الانجليزية - الفرنسية - الايطالية - الصينية - الهيروغليفية..

### العنوان

م . ب ٤٥ اورمان - جيزة - مصر  
فاكس : ٣٤٩٩١١٣٣ (٠٢)

الطبعة الأولى : ١٩٩٥

حقوق الطبع والتأليف محفوظة للمؤلف



# ہفتاد و سہ کشتیوں کا سفر

دکتر محمد حسین رحمان



## تقديم لرئيس

### الاتحاد العام للكشافة والمرشدات

يعد هذا الكتاب الذى بين أيديكم قصة كفاح رائعة لرائد من رواد الكشافة البحرية المصرية والذى كان له فضل مشهود في نشأة وتأسيس الكشافة البحرية وكان سيادته عضواً لأول مجلس إدارة لها برئاسة قائد الجناح عبد اللطيف بغدادى عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الحربية. واللواء ( أ. ح ) الدكتور مهندس / حسن رجب صاحب هذا الكتاب يعد مفخرة لأبناء مصر المخلصين في مجالات عديدة .

ولى الشرف أن أقدم لهذا الكتاب لقراءنا الأفاضل من قادة وأبناء الكشافة والمرشدات ليكون معيناً لهم في مسيرتهم وليتعلموا كيف كانت البداية وكيف كانت الملحة الرائعة لكفاح شباب آمنوا بربهم وتمنوا أن يعينهم الله في تقديم نموذج يحتذى به لأبنائهم ليسلم جيل السلف الراية للخلف لتظل راية الكشفية خفاقة عالية في سماء مصرنا الغالية .

وهذا الكتاب ضمن سلسلة الكتب التى يتبنى الاتحاد العام للكشافة والمرشدات إصدارها وضمن التراث الكشفى الثقافى من الكتب التى كتبها أساتذة أفاضل من قادة وقائدات الكشافة والمرشدات أثرتنا أن تكون في متناول شبابنا ضمن المكتبة الكشفية التى يعاد إصدارها بعد تطويرها ومعاصرتها .

دعواتنا القلبية لله سبحانه وتعالى أن يمد في أعمار روادنا الأوائل ليتزود من مناهلهم أجيال وأجيال من شبابنا .

رئيس الاتحاد العام للكشافة والمرشدات

لواء طيار / أحمد عبد اللطيف أحمد

## تقديم الفريق بحرى محمد أنور عبد اللطيف

### رئيس جمعية الكشافة البحرية

أشعر بسعادة كبيرة في تقديم كتاب مغامرات كشافون مصريون في البحر الذى كتبه اللواء (أ.ح) حسن رجب من واقع المذكرات اليومية التى سجلها أثناء قيامه بهذه الرحلة التاريخية مع مجموعة من فتيان جمعية الكشافة البحرية عام ١٩٥٤. ولكن حال دون نشرها ما ألقته الدولة على عاتقه من أعباء هامة عندما أختارته ليكون أول سفير لمصر لدى حكومة الصين الشعبية ١٩٥٥. والواقع أننى أعتبر أنها خسارة كبيرة لو لم تنشر مذكرات هذا الكتاب حتى نلم بالمجهود الكبير الذى بذله المؤلف خلال هذه الرحلة للعمل على أنجاحها بالرغم من الصعاب الجسيمة التى واجهت هذه الرحلة والتى تعتبر الأولى من نوعها في طول مسافتها (٢٠٠٠ كيلو متراً) والمدة التى استغرقتها (٤٥ يوماً) لا في تاريخ حركة الكشف البحرى في مصر فحسب بل في تاريخ الحركة الكشفية في العالم أجمع .

تعود معرفتى بالمؤلف حسن رجب إلى أيام الدراسة الثانوية في أوائل العشرينات من القرن الحالى ( العشرين) عندما كنا نتقابل للتدريب في حمام وزارة المعارف (التربية والتعليم) الكائن في أول شارع الملكة نازلى (كما كان يسمى في ذلك الحين) . وقد تخصص هو في السباحة على الصدر ونال بطولة مصر الثالثة عام ١٩٣٠ . وأنا في القفز وقد نلت عدة بطولات فيه .

وظلت صلاتنا مرتبطة بعد ذلك عندما ألتحق حسن رجب كضابط بسلاح المهندسين في أوائل الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩) وتدرج في رتبة إلى رتبة لواء مدير إدارة البحوث والتطورات الحربية (١٩٤٨) وأصبح من هذا المركز مسئولاً عن اختيار كافة الأسلحة والذخائر التى ترد للقوات المسلحة المصرية وكنت بحكم منصبى كمديراً لمكتب وزير الحربية للشئون البحرية (١٩٤٨ - ١٩٥٢) أتابع بإعجاب أعتراضه بشجاعة على بعض صفقات الأسلحة التى وردت للقوات المسلحة وكان رأيه أنها غير صالحة .

ثم تعاوننا بعد قيام ثورة ١٩٥٢ على إنشاء حركة الكشافة البحرية . وكنت من أوائل المشجعين على إنشاء هذه الحركة . وعندما أستشارنى في القيام برحلة الزورقين بلبل وسمير من القاهرة إلى رأس البر ثم إلى الإسكندرية وبعد ذلك إلى مرسى مطروح كنت من أول المحبذين لهذا المشروع . وأنه ليسعدنى أن يكون لى شرف تقديم كتابه عن هذه



الرحلة ليستفيد منه أبنائنا الشباب بوجه عام والكشافون البحريون بوجه خاص عند القيام برحلات بحرية مماثلة في المستقبل واضعين في الاعتبار الملاحظات التي سجلها المؤلف خلال القيام بهذه الرحلة التاريخية وخصوصاً فيما يجب إتخاذها من الاحتياطات لتأمين سلامة المشتركين في مثل هذه الرحلات .

إن الشواطئ البحرية المصرية تحوى الكثير من مناطق الصيد التي لم تستغل بعد الاستغلال الكامل فإذا تمكن أبنائنا الكشافون البحريون من تحقيق ذلك يكونوا قد حققوا جانباً كبيراً من الفائدة التي قامت حركة الكشف البحرى من أجلها وهو النهوض بثروة البلاد البحرية بالإضافة إلى إمداد كل من القوات البحرية والأسطول التجارى المصرى برجال شبوا منذ نعومة أظافرهم على حب البحر والتعايش في جوه الذى يتطلب صفات خاصة .

والآن وقد مضى قرابة أربعون عاماً على تاريخ قيام الكشافة البحرية برحلتها التاريخية حدث تغير كبير في التطور العمرانى بالساحل الشمالى إذ أقيمت عليه مجموعات كبيرة من القرى السياحية التي زودت جميعها بالاضاءة الكهربائية والتي يسهل جداً التعرف عليها من البحر ليلاً . ولم تصبح الملاحة ليلاً في البحر بالصعوبة التي كانت عليها في الماضى . يضاف إلى ذلك أن بعض هذه القرى الجديدة قد زودت بأرصفت تصلح لرسو قوارب بحجم القوارب التي استخدمت في رحلة الكشافة البحرية مما يجعل الملاحة في هذه المناطق أكثر أمناً عما كانت عليه في الماضى .

فريق بحرى

محمد أنور عبد اللطيف

رئيس جمعية الكشافة البحرية

## شكر واجب من المؤلف

بدأت بكتابة المذكرات الواردة في هذا الكتاب أثناء الرحلة البحرية التي قام بها مجموعة من الكشافين البحرين والتي قمت بقيادتها عام ١٩٥٤ وكان أملى في ذلك الحين أن أعيد صياغتها في نهاية الرحلة وأن أحولها إلى كتاب يفيد الشباب المصرى والعربى بوجه عام والكشافين البحرين بوجه خاص من الخبرة التي اكتسبناها خلال هذه الرحلة . ولكن توالى الأحداث التي أعقبت هذه الرحلة حالت دون أن أحقق هذا الأمل الذى ظل يراودنى لفترة طويلة .

وفي خلال السنين الأربعين التي أنتقضت منذ انتهاء هذه الرحلة كنت أقابل في مختلف المناسبات زميلى الأخ محمود صبح المحاسب وهو أحد الدعائم الذين قامت عليهم حركة الكشف البحرى في مصر والذي كان يلح دائماً بضرورة نشر هذه المذكرات والآن وقد تحقق هذا الأمل أرى من واجبى أن أقدم له واجب شكرى على اهتمامه وعلى إلحاحه المتكرر ثم على مساعداته بما قدمه لى من مختلف البيانات المتعلقة بالرحلة والتي كنت أطلب منه أن يوافينى بها تباعاً والتي لولاها لما رأى هذا الكتاب النور .

على أننى إذ أطرق باب توجيه الشكر ليشمل كل من أسهموا في هذه الرحلة بنصيب لتحويل أحداث هذا الكتاب من خيال يصعب على الإنسان تصديقه إلى حقيقة يشهد بها كل من اشترك في هذه الرحلة والغالبية منهم أحياء أطال الله في أعمارهم أجد أنه من الواجب أن يوجه الشكر إلى كل منهم شخصياً وهو أمر قد يطول شرحه ويصعب تنفيذه ولكن يبرز من كل هذه الشخصيات الضابط المرحوم اسماعيل فهمى عبد الرحمن والذي كان له أكبر الفضل في إعداد وتدريب أغلب الكشافين البحرين الذين اشتركوا في هذه الرحلة فقد كان رحمه الله سواء في حياته أو في وفاته دفاعاً عن الوطن خير مثل يقتدى به شبابنا .

كما لا يمكن أن نتجاهل ما قدمه لنا القبطان حسين زاهر ياقوت قائد اليخت البحرى برنيس من مساعدات وخدمات وخصوصاً في تدريب الكشافين على كل الأعمال المتصلة بفن البحر أثناء الرحلة . ثم في إنقاذ طاقم الزورق " سمير " الذى غرق في منتصف ليلة ٥ سبتمبر ١٩٥٤ وسط عاصفة هوجاء على بعد ٢٠ كيلو متراً داخل البحر من رأس الحكمة .

كما لا يفوتنى أن أوجه خالص الشكر لطاقم اليخت برئيس من رجال القوات البحرية المصرية الذين رافقوا الكشافين منذ قيامهم من ميناء الإسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة . وأخص منهم بالذكر المرحوم الصول البحرى برغوث طيب الله ثراه فقد بذل مجهوداً أعجز عن وصفه في إصلاح الكوتر " كشاف " بعد تحطمه على الصخور في رأس الحكمة وسط عاصفة هوجاء وأعادته إلى العمل ليتابع معنا باقى الرحلة .

وأخيراً وليس آخراً الزميل اليوزباشى على أحمد راشد المشرف على مشروع الإصلاح الزراعى في منطقة رأس الحكمة في ذلك الحين والذي قدم كل المساعدات اللازمة لإقامة وإعاشة أفراد الرحلة عندما نفذ تموينهم . كما عمل كل ما في وسعه لانقاذ واصلاح الكوتر " الكشاف " بعد اصطدامه في الصخور وسط العاصفة التى ألت بنا في رأس الحكمة . ومن المدهش أننى لم تسعدنى الظروف بلاقائه حتى الآن وأمل أن يكون المولى سبحانه وتعالى قد أمد في عمره ليقراً هذه الكلمات التى تعبر عن عمق تقديرنا وخالص شكرنا .

دكتور مهندس

حسن رجب

# محتويات الكتاب

## الصفحة

## الموضوع

٥	تقديم لرئيس الاتحاد العام للكشافة والمرشدات .....
٦	تقديم الفريق بحرى محمد أنور عبد اللطيف .....
٨	شكر واجب من المؤلف .....
١٢	خط سير الرحلة .....
١٦	كيف بدأت فكرة إنشاء جمعية الكشافة البحرية في مصر .....
٢٢	نبذة عن السيد / حسين الشافعى نائب رئيس الجمهورية السابق .....
٢٦	بدء التفكير في قيام جمعية الكشافة البحرية برحلة إلى مرسى مطروح .....
٢٨	مواصفات الزورقين "بلبل" و "سمير" .....
٢٩	خط السير أثناء السفر .....
٣٢	بدء رحلة فريق الكشافة من القاهرة إلى رأس البر ثم الاسكندرية ومرسى مطروح .....
٣٦	القيام من معسكر جزيرة الوراق والمبيت في جمعية الشبان المسلمين بينها .....
٤٠	طريقة "الهردة" في توجيه المراكب الشراعية أثناء الفيزان .....
٤٤	القيام من بنها والمبيت في معسكر شجرة الجميز على ترعة المنصورة .....
٤٩	القيام من معسكر شجرة الجميز بترعة المنصورة والمبيت في حفل البطيخ بالبر الغربى .....
٥٢	أول أيام عيد الأضحى .....
٥٤	حادث سد فارسكور .....
٥٧	صيد السمك بطريقة التحويطة .....
٥٨	الوصول إلى رأس البر .....
٥٩	ثانى أيام العيد برأس البر .....
٦١	القيام من رأس البر إلى جمصة .....
٦٧	في مصيف جمصة .....
٦٩	القيام من جمصة إلى طابية العياشة .....
٧٢	السفر من طابية العياشة إلى جزيرة نلسون .....
٧٩	الوصول إلى سيدى بشر ظهراً .....
٨١	بقايا حطام الأسطول الفرنسى الغريق في خليج أبى قير .....
٨٦	قتل البحر (الرتيسة) .....
٨٩	حيوان الأخطبوط .....
٩٥	وسائل الصيد المستخدمة .....
٩٦	أنواع مراكب الصيد المستخدمة .....
٩٧	إنضمام فريق جواله شركة مصر للحرير الصناعى بالاسكندرية إلى الرحلة .....
٩٩	مواصفات اليخت "برنيس" .....

## الموضوع

## الصفحة

١٠١	تاريخ اليخت "برنيس"
١٠٢	مقابلة الفريق بحرى سليمان عزت بخصوص "برنيس"
١٠٤	إنضمام فريق من كشافى الاسكندرية إلى الرحلة
١٠٨	بدء الرحيل من ميناء الاسكندرية
١١٧	حادث اصطدام "برنيس" في شعب طنوم
١١٨	زوبعة من القلق الشديد والواسوس تتابنى
١١٩	إنجلاء موقف "برنيس"
١٢٢	الوصول إلى رأس الحكمة
١٢٣	برنامج التدريب على ظهر "برنيس"
١٢٤	التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة
١٣٠	أنشطة مختلفة أثناء الرحلة
١٤٠	قضاء ثانى يوم في رأس الحكمة وحادث "الكشاف"
١٤٥	ثالث يوم في رأس الحكمة
١٤٨	مراحل إصلاح الزورق "كشاف"
١٥١	رابع يوم في رأس الحكمة
١٥٤	الرحيل من رأس الحكمة إلى رأس علم الروم
١٥٧	ذكريات باجوش ومرسى حوالة
١٦٢	أول يوم في مرسى مطروح
١٦٥	ثانى يوم بمرسى مطروح وزيارة عجيبة
١٧٠	زيارة حمام كيلوباترا
١٧٢	إدخال بعض التعديلات على القارب "بلبل"
١٧٥	آخر يوم في مرسى مطروح
١٧٧	العودة من مرسى مطروح إلى رأس الحكمة
١٨٢	العودة من رأس الحكمة إلى الاسكندرية بالسيارة
١٨٨	القيام بالسيارة من الاسكندرية للبحث عن القارب "سمير" شرق رأس الحكمة
١٩٥	القيام "بلبل" من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن
١٩٦	السكك الطائر
١٩٩	العودة من سيدى عبد الرحمن إلى الاسكندرية
٢٠٢	الحقيقة حول غرق القارب "سمير" كما عرفت بعد أربعين عاماً
٢٠٤	سليم شكور أحد أقطاب الصناعة في الولايات المتحدة
٢٠٦	القائد الكشفى منصور سيد نصار
٢٠٧	الدروس المستفادة من الرحلة

## خط سير الرحلة

- ١ - الخميس ٥ أغسطس ١٩٥٤ .. بدء الرحلة من الباخرة حارس في القاهرة والمبيت في المعسكر الذى أقامه الكشافون بجزيرة الوراق في النيل.
- ٢ - الجمعة ٦ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من معسكر جزيرة الوراق والمبيت في جمعية الشبان المسلمين بينها .
- ٣ - السبت ٧ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من جمعية الشبان المسلمين بينها والمبيت بمعسكر شجرة الجميز بترعة المنصورة .
- ٤ - الاحد ٨ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من معسكر شجرة الجميز بترعة المنصورة والمبيت بمعسكر حقل البطيخ بالبر الغربى للتيل شمال المنصورة .
- ٥ - الإثنين ٩ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من معسكر حقل البطيخ شمال المنصورة والمبيت في رأس البر .
- ٦ - الثلاثاء ١٠ أغسطس ١٩٥٤ .. رأس البر وأعادة تموين الرحلة .
- ٧ - الأربعاء ١١ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من رأس البر والمبيت في مصيف جمصة .
- ٨ - الخميس ١٢ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من مصرف جمصة والمبيت في طاية العياشة قرب البرلس.
- ٩ - الجمعة ١٣ أغسطس ١٩٥٤ .. السفر من طاية العياشة والوصول إلى سيدى بشر بالاسكندرية .
- ١٠ - السبت ١٤ أغسطس ١٩٥٤ .. سيدى بشر .
- ١١ - الفترة من ١٥ إلى ٢٤ أغسطس ١٩٥٤ .. فترة تدريب بمعسكر سيدى بشر بالاسكندرية .
- ١٢ - الاربعاء ٢٥ أغسطس ١٩٥٤ .. بدء رحلة مرسى مطروح .
- ١٣ - الخميس ٢٦ أغسطس ١٩٥٤ .. حادث اصطدام برنيس بشعب أبى طنوم ثم الرحيل إلى رأس الحكمة .
- ١٤ - الجمعة ٢٧ أغسطس ١٩٥٤ .. الوصول إلى رأس الحكمة الساعة الثامنة صباحاً

وحادث تحطم " كشاف " على الصخور .

١٥ - السبت ٢٨ أغسطس ١٩٥٤ .. قضاء ثانى يوم في رأس الحكمة والعمل في إصلاح "الكشاف" .

١٦ - الأحد ٢٩ أغسطس ١٩٥٤ .. ثالث يوم في رأس الحكمة واستئناف إصلاح الزورق " كشاف " .

١٧ - الإثنين ٣٠ أغسطس ١٩٥٤ .. رابع يوم في رأس الحكمة واستكمال إصلاح الزورق " كشاف " .

١٨ - الثلاثاء ٣١ أغسطس ١٩٥٤ .. القيام من رأس الحكمة إلى رأس علم الروم والقيام مساءً بالسيارة إلى مرسى مطروح .

١٩ - الأربعاء ١ سبتمبر ١٩٥٤ .. أول يوم في مرسى مطروح .

٢٠ - الخميس ٢ سبتمبر ١٩٥٤ .. زيارة منطقة عجبية وحمام كيلوباترا والعودة إلى مرسى مطروح .

٢١ - الجمعة ٣ سبتمبر ١٩٥٤ .. الاستعداد لرحلة العودة وتجهيز جميع المراكب .

٢٢ - السبت ٤ سبتمبر ١٩٥٤ .. آخر يوم في مرسى مطروح .

٢٣ - الأحد ٥ سبتمبر ١٩٥٤ .. القيام من مرسى مطروح إلى رأس الحكمة والرحيل من رأس الحكمة وغرق "سمير" الساعة العاشرة من مساء نفس اليوم وعودتى بالزورق "بلبل" إلى رأس الحكمة والمبيت هناك .

٢٤ - الإثنين ٦ سبتمبر ١٩٥٤ .. العودة بسيارة الأستاذ / مصطفى مقبل إلى الإسكندرية وترك "بلبل" في رأس الحكمة .

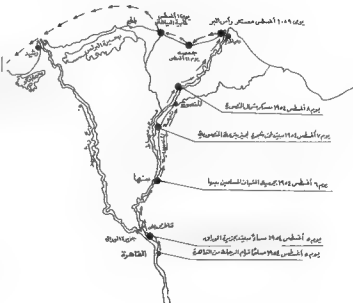
٢٥ - ٧ سبتمبر ١٩٥٤ .. القيام بالسيارة من الإسكندرية والبحث عن سمير شرق رأس الحكمة .

٢٦ - الأربعاء ٨ سبتمبر ١٩٥٤ .. القيام ببلبل منفردين من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن .

٢٧ - الخميس ٩ سبتمبر ١٩٥٤ .. العودة من سيدى عبد الرحمن إلى الإسكندرية والالتقاء بيريس ثم بالكشاف وانتهاء الرحلة .

خريطة تبين خط سير رحلة الزورقين بلبل وسمير عام ١٩٥٤

البحر الأبيض المتوسط



### شکل رقم (۱)

- هدیه  
● مسکرمیت  
— زهاب  
→ عیون



## كيف بدأت فكرة إنشاء

### جمعية الكشافة البحرية في مصر

في صيف عام ١٩٥٣ طرأت لى فكرة القيام برحلة من الإسكندرية إلى مرسى مطروح غرباً ثم العودة ، بقارب شراعى صغير أسمه "بلبل" ولقد أعددت مع ادريس السيد. قريش أحد فتيان الكشافة كل المعدات اللازمة للقيام بهذه الرحلة . فجهزنا القارب "بلبل" الذى كنت أمتلكه بكل ما يلزمه من معدات السفر والملاحة وزودناه ببوصلة اشتريتها بسعر زهيد من مخلفات الحرب العالمية الثانية من النوع الذى كان مستخدماً في أغراض الطيران أثناء الحرب العالمية الثانية كما زودناه أيضاً بقارب من المطاط من النوع الذى يطوى ويوضع داخل كيس فيشغل حيز صغير . كما زودنا القارب "بلبل" بمعدات مخيم مكون من خيمة تتسع لثلاثة أشخاص ومعدات المطبخ .. ألخ .. ورأينا استخدام محرك من النوع الخارجى (Outboard) لاستخدامه في حالة الطوارئ .

ولقد كانت فكرة السفر إلى مرسى مطروح بقارب لايزيد طوله عن ٥ أمتار تعتبر فكرة جريئة جداً فلم يحدث أن أقدم أحد على القيام برحلة بهذا الطول في قارب بهذا الحجم الصغير خصوصاً وأن الشواطئ المصرية المطلّة على ساحل البحر المتوسط كانت في ذلك الحين كلها مكشوفة ولا توجد بها أماكن كثيرة تصلح للجوء السفن في حالة هياج البحر أو قيام أى زوينة فيه .

وتم إعداد الزورق "بلبل" في نادى ييخت القاهرة الرأسى في طريق النيل بالجيزة وتطوع اثنين من فتيان الكشافة (قسم البحرية) وهم هانى حسنى ومنصور نصار للسفر ببلبل من القاهرة إلى الإسكندرية في النيل وفعلاً وصلا إلى الاسكندرية بمفردهما وانتظرانى هناك في نادى اليخت المصرى وكان موقعه في ذلك الحين داخل الميناء الغربى . وبعد أيام لحقت بهما وكان من المفروض أن نقوم برحلة تجريبية من نادى اليخت المصرى (المقر القديم بالميناء الغربى) إلى سيدى بشر وفعلاً بدأنا بهذه الرحلة بعد ظهر أحد الأيام وما كدنا نخرج من الميناء حتى قاربت الشمس على المغيب وسرنا أغلب الرحلة وسط الظلام في ريح شدته فوق المتوسط .

ولقد أثبت القارب "بلبل" في هذه الرحلة الصغيرة قدرته على الملاحة في البحر

وأعطانا ثقة كبيرة في إمكان الاعتماد عليه في الرحلات البعيدة المدى . وبعد رحلة سيدى بشر أضطر كل من هانى حسنى ومنصور نصار للعودة للقاهرة وتطوع الكشف إدريس قريش أن يحل محلهما وأن يقوم معى في الرحلة إلى مرسى مطروح ولكن رأينا من الأصوب القيام ببعض الرحلات التجريبية فقمنا مع إدريس بعدة رحلات إلى جزيرة نلسون بأبى قير ولقد أوحى إلينا هذه الرحلات بعدة أفكار لإدخال بعض التعديلات في القارب بلبل بحيث تجعله أصلح لرحلات السفر في البحر ولكن هذه التعديلات كانت تتطلب وقتاً واستعدادات لم تكن متوفرة لنا في الإسكندرية ولذا رأينا أرجاء القيام بهذه التعديلات بعد الانتهاء من رحلتنا وعودتنا إلى القاهرة .

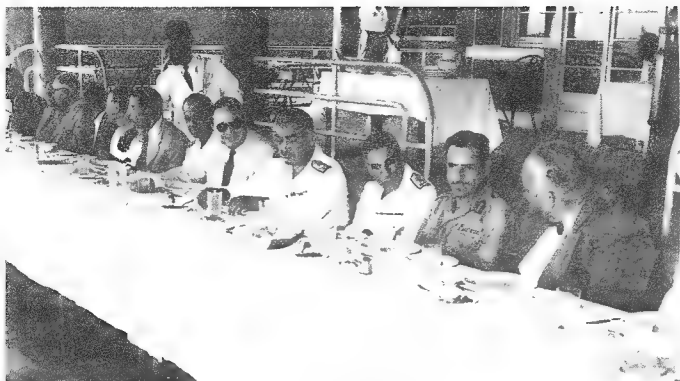
وفي الميعاد المحدد لقيام الرحلة أعترائى مرض طارئ أععدنى عن القيام بها كما أعقب ذلك قيام زوبعة شديدة للغاية أستمرت حوالى أسبوع وعلى ذلك لم نجد مفر من تأجيل الرحلة إلى ميعاد آخر . وفي الفترة التى كان القارب "بلبل" راسياً في سيدى بشر أخبرنى إدريس بأن هناك بعض الكشافين من أبناء الإسكندرية الذين يهوون الرياضات البحرية يرغبون في مقابلتى فرحبت بمقابلتهم .

وفي يوم من أواخر شهر سبتمبر ١٩٥٣ كان الزورق بلبل راسياً في سيدى بشر وبينما كنت أقوم بتثبيت المحرك الخارجى بالزورق أقترب منى شابان وسألانى إذا كان من الممكن أن يقدم لى أى مساعدة فرحبت بذلك وأخذ الفتيان يعملان بكل همة في مساعدتى وكان نتيجة لهذا اللقاء أن تعرفت على محمود صبح وأخيه أحمد صبح وعلمت من محمود أنه سعى مع أخوته ونفر من أصدقائه لتكوين فريق بحرى من فتیان الكشافة ورجانى أن أزور مقر هذا الفريق بمنزله في المنيرة فرحبت بذلك لمجرد أخذ فكرة عن هذه الهوايات البحرية والتى كنت أهواها وأنا في مثل سنهم . وفي فيلا صغيرة بالمنيرة أستقبلنى محمود صبح وأخوته وأطلعونى على معرض كامل يحوى مختلف أوجه نشاطهم عن الكشف البحرى فمن لوحات رسموها تبين مبادئ الكشافة النبيلة إلى نماذج لختلف أنواع الزوارق والمراكب معدات كاملة لأدوات الطبخ والاعاشة في معسكرات الكشافة . والواقع أن محمود صبح تمكن في هذه الزيارة العاجلة من عرض فكرة الكشافة البحرية بلباقة وإيمان وبطريقة لا أعتقد أنه كان من الممكن لأى شخص آخر أن يعرض هذه الفكرة بمثل هذا الوضوح والحماس . فسألته وما هو الهدف من وراء هذه الزيارة وكل هذا الشرح المستفيض " فأجابنى بأن هناك مئات بل آلاف من الشباب الذى تتوق أنفسهم للرياضات والهوايات البحرية وخصوصاً في المدن والبلاد المجاورة

للموانى المصرية ممن يرغبون في تكوين فرق بحرية للكشفة ولكنهم لا يجدون أى مساعدة أو تشجيع على أشباع هذه الهوايات لأن حركة الكشفة في مصر لا ترى منها إلا لون واحد وهى حركة فتيان الكشفة وتقصر كل نشاطها عليه وعلى ذلك فإن هواة الكشف البحرى لا يجدون أى مساعدة من المشرفين على حركة فتيان الكشفة أو إهتمام بإنشاء فرق بحرية بل أن هناك من بين رجال حركة فتيان الكشفة من يعارض فكرة إنشاء فرق كشفية بحرية بدعوى أنها تحوى على جانب كبير من الخطورة إذا قام الكشافون بمفردهم بأى رحلات بحرية. وأن مثل هذا اللون من الكشف البحرى يحتمل جمعية فتيان الكشفة أمام رأى العام بمسؤوليات خطيرة لا يمكن للجمعية أن تتقبلها. فسألت محمود صبح وما هو الحل " فأجابنى محمود صبح " بأن خير الحلول للتغلب على هذه الصعوبات هى إنشاء جمعية مستقلة للكشفة البحرية " . ولقد أستهوئتنى هذه الفكرة فلقد عشقت الرياضات البحرية منذ صغرى وكان والدى يستصحبنى معه منذ حداثة سنى إلى البحر وعلمنى السباحة ولم أكن قد تجاوزت السادسة من عمى . وكنت أقضى أجازاتى الصيفية بالكامل على شواطئ البحر في الإسكندرية وهويت السباحة وكذا القفز والغطس تحت الماء وصيد الأسماك والتجديف والمراكب الشراعية وكنت مؤمن جداً بفكرة تشجيع شبابتنا على ممارسة الرياضات البحرية والتي يجد فيها شبابتنا كل ما تصبو إليها نفسه من هوايات كما تقوى في النشء روح المغامرة والإقدام والاعتماد على النفس . وأى شىء أحب للشباب من كل هذه الهوايات وكنت في صغرى أتمنى لو كان هناك حركة للكشفة البحرية لأنضم إليها .

وبالاختصار فلقد أشعلت فكرة محمود صبح كل ذكريات الصبى التى كانت كامنة في نفسى والتي لم تخب بعد جذوتها ولذا فإن أول شرارة كانت كافية لاثارة هذه الذكريات وبعضها من جديد .

عدت من أجازتى في صيف ١٩٥٣ بفكرة إنشاء جمعية الكشفة البحرية وقبل البدء في هذا المشروع رأيت أن أستطلع رأى بعض القائمين بحركة فتيان الكشفة في ذلك الحين وفعلأً قابلت الكثير وتناقشت معهم فوجدت أن جانب منهم يتمسك بحركة الكشفة كما هى بقوانينها ونظمها وبأنه لا يمكن قيام جمعية منفصلة للكشفة البحرية . كما تدارست مع هؤلاء السادة ما يمكن عمله لتشجيع حركة الكشف البحرى في ظل نظام فتيان الكشفة القائم في ذلك الحين . فوجدت أن المساعدات التى يمكن للجمعية أن تقدمها محدودة جداً فضلاً عن عدم وجود بين كبار المسؤولين عن حركة فتيان



صورة رقم (٢)

أول اجتماع يعقده لواء (أ.ح) حسن رجب في ٥ أكتوبر ١٩٥٣ مع قادة البحرية المصرية وكبار المهتمين بالرياضات البحرية ليتشاور معهم في إنشاء جمعية للكشافة البحرية . وهم من اليمين إلى اليسار : إسحاق حلمي أول مباح مصرى عبر المانش - لواء / حسن رجب - لواء بحرى / يوسف حماد الفريق بحرى / سليمان عزت قائد البحرية المصرية - لواء بحرى / محمود ثروت وقد وافق الجميع على إنشاء جمعية مستقلة للكشافة البحرية.



صورة رقم (٣)

أول اجتماع لمجلس إدارة جمعية الكشافة البحرية عقد يوم ٣ نوفمبر ١٩٥٣ برئاسة قائد الجناح عبد اللطيف بغدادى وزير الحربية ويرى في الصورة من اليمين إلى اليسار : محمود صبح من قدامى حركة الكشف البحرى - قائمقام بحرى أنور عبد اللطيف قائمقام عبد العزيز فتحى مدير عام مصلحة خفر السواحل قائد جناح عبد اللطيف بغدادى وزير الحربية - لواء (أ.ح) حسن رجب وكيل أول وزارة الحربية - لواء بحرى / محمود ثروت - لواء بحرى / يوسف حماد - السباح / إسحاق حلمى - لواء بحرى / محمود حمدى .

الكشافة في ذلك الحين من لهم أى خبرة بالرياضات البحرية وفنونها بل من يلم بالسباحة . وعند ذلك أقتنعت بصعوبة إنشاء حركة للكشف البحرى في ظل النظام القائم وأن خير الحلول هى إنشاء جمعية منفصلة للكشافة البحرية وتكوين مجلس إدارتها من شخصيات لها خبرتها في الشؤون البحرية وتؤمن برسالة هذه الحركة .

ولذلك إتصلت ببعض كبار المسئولين في الهيئات البحرية والمعروف عنهم حبهم للبحر واهتمامهم بالهوايات البحرية وعرضت عليهم منفردين الفكرة مبدئياً فلاقت الفكرة حماساً شديداً . ولقد كان ذلك مشجعاً على عقد أول اجتماع في نادى اليخت المصرى بالإسكندرية في ٥ أكتوبر ١٩٥٣ ولقد ضم هذا الاجتماع السادة :

فريق بحرى / سليمان عزت	قائد عام السلاح البحرى
لواء (أ. ح) / حسن رجب	وكيل أول وزارة الحرية
لواء بحرى / يوسف حماد	مدير عام مصلحة الموانى والنائر
أميرالاي بحرى / محمود حمدى	مدير بحرية الموانى والنائر
لواء بحرى / محمد محمود ناشد	سكرتير عام نادى اليخت المصرى بالإسكندرية
لواء بحرى / أحمد ثروت	مدير إدارة التدريب بالسلاح البحرى سابقاً
محاسب قانونى / محمود صبح	قائد فرقة الكشافة البحرية الأولى بالإسكندرية

وفي هذا الاجتماع عرضت على الحاضرين فكرة إنشاء جمعية الكشافة البحرية وفائدتها من ناحية نشر الوعى البحرى بين الشباب كما عرضت على الحاضرين أيضاً نتيجة إتصالاتى بالسادة المشرفين على حركة فتيان الكشافة في البلاد بوجه عام وبعد تدارس الموضوع رحب جميع الحاضرين بفكرة إنشاء جمعية الكشافة البحرية لتعمل على نشر الوعى البحرى وتوجيه الشباب إلى استثمار أوقات فراغه في التدريب على الفنون البحرية وغرس حب البحار وروح المغامرات البحرية في نفوسهم بحيث يجرى التدريب البحرى جنباً إلى جنب المبادئ الأساسية لحركة الكشف بوجه عام .

ولقد وافق جميع الحاضرين على اختيار وزير الحرية في ذلك الحين قائد جناح عبد اللطيف البغدادى ليكون أول رئيس لمجلس إدارة الجمعية وفوضنى الحاضرون بعرض الأمر على سيادته .

وعرضت الأمر على السيد وزير الحرية في ذلك الحين قائد جناح عبد اللطيف

بغدادى فوافق على الفكرة وشجعها بكل الطرق وقبل مشكوراً رئاسة جمعية الكشافة  
البحرية التي تكونت في ٣ نوفمبر ١٩٥٣ وتكون أول مجلس لها من كل من :  
السيد وزير الحرية قائد جناح عبد اللطيف بغدادى رئيساً  
لواء (أ.ج) حسن رجب وكيل أول وزارة الحرية نائب للرئيس  
فريق بحرى سليمان عزت قائد عام القوات البحرية  
لواء بحرى يوسف حماد مدير عام مصلحة الموانئ والمناظر وكيلاً  
لواء بحرى محمود حمدي مدير الادارة البحرية للموانئ والمناظر أميناً للصندوق  
أميرالاي طيب محمد صبرى نائب مدير الخدمات الطبية ورئيس اتحاد سباحة  
المسافات الطويلة عضواً

قائمقام بحرى محمد أنور عبد اللطيف مدير الادارة البحرية بمصلحة السواحل عضواً  
أمير البحر محمد محمود ناشد سكرتير نادى اليخت المصرى عضواً  
السيد الأستاذ إسحاق حلمي مراقب عام الشواطىء ببلدية الإسكندرية وأول سباح  
مصرى عبر المانش عضواً

أمير البحر أحمد ثروت مدير إدارة التدريب بال سلاح البحري سابقاً سكرتيراً عاماً  
السيد محمود حسن صبح محاسب قانونى قائد فرقة الكشافة البحرية  
الأولى بالإسكندرية عضواً

وبفضل السيد / عبد اللطيف بغدادى حصلت جمعية الكشافة البحرية على الباخرة  
النيلية " حارس " لتكون أول مقر لحركة الكشف البحري في مصر كما وافق سيادته  
على إنشاء جمعية للكشافة الجوية .

ولكن شاءت الظروف أن أنتقل السيد عبد اللطيف بغدادى وزيراً لشئون الإسكان  
والمرافق وتولى اللواء (أ.ج) حسن رجب رئاسة الجمعية . كما أنتقل الاشراف على  
حركة الكشف عموماً إلى وزارة الشؤون الاجتماعية ورعاية الشباب وكان يرأسها في  
ذلك السيد / حسين الشافعى أحد الأعضاء بمجلس قيادة الثورة .

## نبذة عن السيد / حسين الشافعى

### نائب رئيس الجمهورية السابق

كانت حركة الكشف في مصر قبل قيام ثورة ١٩٥٢ يقتصر نشاطها في الغالب على حركة الفتيان ولم يكن هناك سوى جمعية واحدة وهى جمعية فتيان الكشف ولما كانت سياسة التوسع التى اتبعتها حكومة الثورة في النهوض بكل الأنشطة التى ترعى الشباب في مصر لذا رؤى فتح المجال لقيام أنشطة أخرى للشباب مثل الكشف البحرية والكشف الجوية .

ويعود الفضل إلى السيد حسين الشافعى وزير الشؤون الاجتماعية في إصدار القانون المنظم لحركة الكشف في مصر ولقد اتبحت لى في ذلك الحين فرصة التعاون مع سيادته في إصدار هذا القانون الذى يضم الآتى :

- ١ - جمعية فتيان الكشف .
- ٢ - إنشاء جمعية الكشف البحرية .
- ٣ - إنشاء جمعية الكشف الجوية .
- ٤ - كما رؤى أيضاً وضع حركة المرشدات في جمعية منفصلة تحت إشراف المجلس الأعلى المنظم لحركة الكشف .

وتحضرني بهذه المناسبة كلمة عن صلتى بالسيد نجسين الشافعى نائب رئيس الجمهورية السابق والتى تعود إلى عام ١٩٣٩ عندما التحقت بالجيش المصرى بسلاح المهندسين وكان سيادته يعمل في ذلك الحين بسلاح الفرسان وكانت إيطاليا آنذاك تسيطر على ليبيا وكانت تحشد هناك قوات كبيرة الغرض منها تهديد مصر التى اتخذتها بريطانيا قاعدة لها في الشرق الأوسط والعمل على تثبيت أكبر عدد ممكن من القوات البريطانية هناك لحماية هذه القاعدة وبذا لايمكنها القيام بدور فعال في القتال الذى سوف ينشب بين الحلفاء (بريطانيا وفرنسا) وقوات المحور (ألمانيا وإيطاليا) عند اشتعال الحرب . وكانت بريطانيا تأمل أن تشترك مصر في هذه الحرب إلى جانبها ولذا كلفت القوات المصرية بحراسة الجزء الجنوبي من الصحراء الغربية ومراقبة كافة الطرق المؤدية إليها من ليبيا . بينما تولت القوات البريطانية حراسة الجزء الشمالى من الصحراء الغربية .

وكانت القوات المصرية التى كلفت بذلك هى سلاح الفرسان المصرى وتعاونته كتيبة من مدافع الماكينة وبطارية من المدفعية وبعض القوات المساعدة من سلاح المهندسين

والصيانة والقسم الطبي وكلفت كل هذه القوات بالتحرك إلى الواحات البحرية وكنت في ذلك الحين الضابط المكلف بقيادة وحدات سلاح الصيانة الملحقه بالقوة الخفيفة وقد اتاح لى ذلك فرصة التعرف على اليوزباشى (النقيب) حسين الشافعى الذى كان يحضر من حين لآخر إلى سرية الصيانة للأشراف على بعض أعمال الاصلاح الخاصة بمركبات سلاح الفرسان ودباباته الخفيفة . وعن ذلك الطريق توثقت صلتى بحسين الشافعى الذى لمست فيه أهم الخصال التى اشتهرت عنه وهى طيبة النفس والاستقامة والصلاح والتقوى .



صورة رقم (٤)

السيد حسين الشافعى وزير الشئون الاجتماعية يستعرض مع لواء (أ.ح) حسن رجب المعسكر الكشفى العربى الثانى الذى أقيم في أبى قير عام ١٩٥٦ والذى اجتمع فيه ما يقرب من عشرة آلاف كشاف من مختلف الدول العربية .

وبعد قيام ثورة ١٩٥٢ عين السيد حسين الشافعى عضو مجلس الثورة وزيراً للشئون الاجتماعية كما عينت أنا وكيلأ لوزارة الحرية لشئون المصانع الحربية . ولقد توطدت صلتى بسيادته فقممت بالتعاون معه في إعادة تنظيم المؤسسات التى تشرف على شئون الشباب . ومن بينها حركة الكشافة .

ولقد كان لسيادته أكبر الفضل في إقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى عام ١٩٥٦ في أبى قير والذى تجمع فيه أكثر من عشرة آلاف كشاف من مختلف الدول العربية .

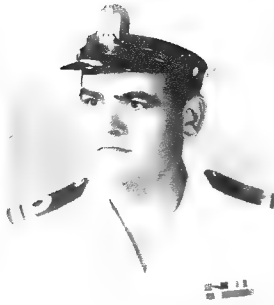


## توالى المساعدات على جمعية الكشافة البحرية

وبمجرد إنشاء جمعية الكشافة البحرية توالى المساعدات والتبرعات التي قدمت لها والتي كان لها أعظم الأثر في انتشار حركة الكشف البحرى بالسرعة التي تمت بها . ويجدر بى أن أسجل هنا أهم من تضافروا على تقديم هذه المساعدات وفي مقدمتهم اللواء بحرئى يوسف حماد رئيس هيئة الموانئ والمناظر فى ذلك الحين . إذ سمح للجمعية باستخدام نادى مصلحة الموانئ والمناظر بميناء الإسكندرية ليكون مقراً مؤقتاً للجمعية كما ساعد الجمعية فى الحصول على الكثير من الهبات والمنح النقدية والعينية وكذا فى الحصول على قطعة أرض داخل ميناء الإسكندرية وبناء مقر جمعية الكشافة البحرية هناك (وقد أستولت القوات البحرية على هذا المبنى فى عام ١٩٥٦ فى أعقاب العدوان الثلاثى بعد أن دفعت تعويضاً للجمعية عنه) .

كما لا يفوتنى فى هذا المجال أن أنوه بالخدمات والتسهيلات العظيمة التى قدمها الفريق البحرئى سليمان عزت القائد العام للقوات البحرية والقائمقام بحرئى محمد أنور عبد اللطيف مدير التدريب بالسلاح البحرئى فى سبيل مد الجمعية بالمدرين البحرين وأدوات التدريب التى كان السلاح البحرئى فى غنى عنها كما كلف سيادته اليوزباشئى البطل الشهيد المرحوم اسماعيل فهمى الذى استشهد فى موقعة البرلس عام ١٩٥٦ أثناء العدوان الثلاثى ليكون ضابط إتصال بين إدارة التدريب بالقوات البحرية وبين جمعية الكشافة البحرية . وكان المرحوم اسماعيل فهمى يشرف بنفسه على تدريب قادة الكشف البحرئى ويحاضرهم وتخرج على يديه عدد كبير من قادة الكشف البحرئى والذين يعتبروا حالياً الدعامة الرئيسة لهذه الحركة فى البلاد .

وفى الباقرة النيلية حارس التى أصبحت بعد تنظيم جمعية الكشافة البحرية مقر منطقة وادئ النيل بدأنا أعمال تدريب الكشافين الذين أخذوا فى الانضمام تبعاً من المدارس والهيئات المجاورة وشرعوا فى تكوين فرق الكشافة البحرية وصار تخصيص يوم فى الأسبوع لكل فريق من الفرق المشتركة يزاولون فى هذا اليوم إجتماعاتهم ودراساتهم النظرية على أن تشفع هذه الدراسات بالتدريب العملى الذى يتم عادة فى رحلات منظمة يزوارق التدريب إلى الجزر النيلية القريبة من منطقتي طرة وحلوان فى كل مناسبة تسمح بذلك فى أيام العطلة الأسبوعية أو الأجازات والأعياد .



صورة رقم (٥)  
الشهيد الرائد البحري اسماعيل عبد الرحمن فهمي

- خريج الكلية البحرية الملكية دفعة ١٩٥١ .

- استشهد في موقعة البرلس البحرية ١٩٥٦ أثناء العدوان الثلاثي (انجلترا - فرنسا - اسرائيل) على مصر. حيث كان قائداً لأحد لنشات الطوريد الثلاثة التي اشتركت في هذه المعركة وقاموا بمهاجمة الطراد الفرنسي " جان بارت " (Jean Bart) وهو من أكبر قطع الاسطول الفرنسي التي كانت مشتركة في المعركة وبدلاً من أن يطلقوا قذائف الطوريد على الطراد من بعيد ليتمكنوا من الابتعاد عن موقع الانفجار فضلوا لاحكام التصويب أن يقوموا بعملية بطولية انتحارية فتوجهوا بأقصى سرعة بلنشاتهم تجاه الطراد وبكامل حمولة لنشاتهم من أفراد وسلاح وانفجروا جميعاً مع الطراد الذي غرق على الفور .

وكتبوا بذلك صفحة مشرفة في تاريخ بطولات قواتنا حيث كان أداؤهم هذا اسلوباً جديداً في الهجوم أصبح يدرس في جميع الكليات العسكرية في العالم عن إمكانية إغراق طراد بواسطة لنش طوريد .

وكان الشهيد إسماعيل عبد الرحمن فهمي مكلفاً من إدارة التدريب للقوات البحرية بالاشراف على تدريب قادة وأفراد جمعية الكشافة البحرية منذ تأسيسها عام ١٩٥٣ وحتى استشهاده رحم الله الفقيد رحمة واسعة .



صورة رقم (٦)

عملية إنشاء مبنى نادى الكشافة البحرية في ميناء الإسكندرية الشرقى  
الرئيس جمال عبد الناصر يستمع لشرح الفريق بحرى محمد أنور عبد اللطيف رئيس جمعية الكشافة  
البحرية لعملية ردم ورصف الأرض التى خصصت لإنشاء مبنى نادى تدريب جمعية الكشافة البحرية في  
ميناء الإسكندرية الشرقى عام ١٩٥٩

## بدء التفكير في قيام جمعية الكشافة البحرية برحلة إلى مرسى مطروح

في صيف ١٩٥٤ فكرت في إعداد رحلة طويلة يقوم بها الكشافون البحريون الذين  
أتموا تدريبهم وكانت الأغراض التى نرمى إلى تحقيقها من هذه الرحلة الآتى :

- ١ - استكمال التدريب العملى للكشافين البحريين على أعمال الملاحة البحرية وفنون  
البحر وبذا نعمل على خلق جيل من قادة الكشف البحرى يمكن الاعتماد عليهم في  
نشر حركة الكشف البحرى .

٢ - نشر روح حب الرحلات البحرية في نفوس الشباب وتشجيعهم على القيام بها .

٣ - القيام برحلة جريئة تلفت أنظار الشباب إلى حركة الكشف البحرى وتكون خير دعاية لهذه الحركة بما تثيره في نفوس الشباب من حب المغامرة والاستكشاف .

٤ - أن يعتمد الكشافون البحريون في هذه الرحلة على أنفسهم في كل شىء سواء من ناحية إعداد الزوارق أو معدات السفر والخيمات اللازمة ثم تولى قيادة زوارق هذه الرحلة بأنفسهم ... الخ .

واستقر رأى على تجهيز قارين وهما "بلبل" و"سمير" للقيام بهذه الرحلة من القاهرة عن طريق النيل فرع دمياط إلى رأس البر ثم إلى الإسكندرية ثم مرسى مطروح بطريق البحر والعودة .

ولاشك أن رحلة بحرية بهذا الطول تعتبر الأولى من نوعها في تاريخ حركة الكشف البحرى في العالم من حيث طول المسافة التى تم قطعها والتي تزيد عن ٢٠٠٠ كيلو متراً . كما أن أهم ما يلاحظ في هذه الرحلة هو حجم القوارب التى لايزيد طولها عن خمسة أمتار فلم يسبق أن استخدمت زوارق بهذا الحجم الصغير للقيام برحلات بمثل هذا الطول في عرض البحر . وأهم من كل ذلك أن المنطقة التى اختيرت لعمل هذه الرحلة فيها تمت في بحر مكشوف كان في ذلك الحين (١٩٥٤) خال من أى مواقع أو أماكن تصلح للرسو في حالة الطوارئ .

## اختيار القوارب والمعدات اللازمة للرحلة

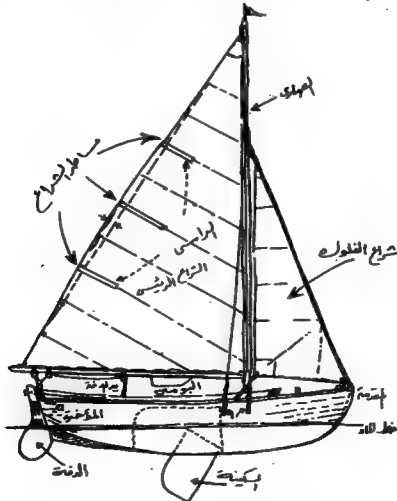
ووقع اختيارى للقيام بهذه الرحلة على القارين "بلبل" وكنت أملك هذا القارب وقمت بإهدائه إلى جمعية الكشف البحرية وكذا القارب "سمير" وكان ملكاً لأحد هواة رياضة الشراع وقام هو أيضاً بإهدائه لجمعية الكشف البحرية وسبق أن استخدمنا هذين القارين في بعض الرحلات النيلية الطويلة بين القاهرة ومدينة الأقصر وبين القاهرة والإسكندرية ولكن تمت هذه الرحلات في النيل ولم يستخدمنا في البحر المتوسط إلا في رحلات قصيرة تمت كلها بين ميناء الإسكندرية وأبى قير أو رشيد.

## مواصفات الزورقين "بلبل" و "سمير"

تم إنشاء الزورقين "بلبل" و "سمير" للعمل في النيل بوجه عام أو البحر عندما يكون الجو مناسباً ولا تزيد شدة الريح عن المتوسط. ويبلغ طول كل من القارين حوالى خمسة أمتار وكل منهما مزود بثلاثة أشعة: الشراع الرئيسى ثم شراعين أماميين من نوع "الفلوك". أحدهما كبير الحجم ويستخدم في الريح الهادىء (أقل من المتوسط) والآخر صغير الحجم ولا يستخدم إلا في الريح الذى تصل شدته إلى فوق المتوسط.

والملاحظ في كل من القارين أنه من النوع ذو القاع المسطح (Flat Bottom) ولذا فإن كل من القارين مزود بما نسميه باللوح المركزى أو "السكينة" (انظر الشكل رقم ٧) وذلك لإمكان استخدامه في حالة هبوب الريح من جانب القارب أو حتى في عكس اتجاه الريح بمقدار لا يزيد عن ٤٥°.

وميزة هذا النوع من القوارب ذات القاع المسطح أن يمكن الاقتراب من البر أو المياه الضحلة وذلك برفع السكينة حتى لا تصطدم بالأرض كما يمكن سحب القارب بسهولة إلى أرض الشاطئ إذا لزم الأمر ذلك. ولا يتوفر ذلك في القوارب التى يمتد بدننها عميقاً في الماء كما في حالة القارب "كشاف" الذى سوف يرد ذكره فيما بعد عند وصولنا إلى الإسكندرية وانضمام فريق كشافة شركة الحرير الصناعى إلينا بقاربهم "كشاف" إلى رحلتنا.



صورة رقم (٧) القارب "بلبل"

## إعداد القاربين "بلبل" و "سمير" وتجهيزهما للسفر

استغرق إعداد القارين "بلبل" و "سمير" ما يزيد عن عشرة أيام قمنا خلالها بفحص القارين فحصا كاملاً واستكملنا كل أوجه النقص فيهما كما قمنا باستبدال كل قطعة في جسم هذين القارين مشكوك في أمرها بأخرى جديدة ورأينا اعداد كل من الزورقين بتتددة محكمة لا يتسرب الماء منها وذلك للوقاية من مياه الأمواج التي تشتد في بعض الأحيان فتغمر القارين ويستدعى ذلك عملية نزع هذه المياه والتخلص منها أولاً بأول. كما رأينا ضرورة تزويد كل من "بلبل" و "سمير" بقارب من المطاط الذي يشغل حيزاً صغيراً وهو مطبق ولكن عند نفخه بالهواء يشغل حيزاً طوله ثمانية أقدام ويتسع لأربعة أفراد ومن ميزة هذا النوع من القوارب أنه غير قابل للغرق بحيث إذا انقلب لأى سبب في الماء فإنه لا يغرق ومن السهل جداً استعداله وكل قارب مجهز بمجدافين ومخطف حديدى صغير وبمفخاض لضغط الهواء داخله .

وطبيعى أن الغرض الأساسى من استخدام هذين القارين من المطاط هو للانتقاذ في حالة الطوارئ في عرض البحر كما يمكن استخدام الزوارق المطاط في الانتقال من الزوارق الرأسية بعيداً في عرض البحر إلى البر كما راعينا تزويد القوارب بمصايح تعمل بالبطاريات الجافة لاستخدامها أثناء الملاحة ليلاً إذا اضطررنا لذلك.

كما جهزنا كل من الزورقين "بلبل" و "سمير" بصندوق يحوى معدات اسعافات أولية كاملة ومعدات مخيم كامل بمعدل كل ثلاث من الكشافين في كل خيمة من طراز "هايك" . ولم يفتنا أن نصطحب في رحلتنا صندوق يحوى أهم معدات الاصلاح وكذا بعض قطع الغيار .

## خطة السير أثناء السفر

وكانت الفكرة الأولى التي طرأت لنا عن نظام السير في هذه الرحلة هو أن نبدأ الملاحة يومياً مع شروق الشمس وأن تستمر الملاحة طوال النهار ثم نأوى إلى البر عند الغروب ونعد مخيماً نبيت فيه وأن يكون نظام العمل هو أن يتواجد في كل من الزورقين "بلبل" و "سمير" أربعة كشافون اثنان منهم مسئولان عن الملاحة واثنان يستريحان داخل المظلة (التتدة) ويتبادلون الخدمة (التوبتجية) كل أربع ساعات. ولقد اتبعنا هذا النظام منذ

بدء الرحلة في الملاحة في كل من النيل أو البحر ولم نشذ عنه إلا في مرحلة القيام من طابية العياشة إلى سيدى بشر بالإسكندرية مباشرة (انظر الخريطة شكل رقم ١ صفحة ١٥, ١٤). أما نظام الطعام فيتكون الافطار من فتجان شأى ومعه قطعة من الجبن والحلاوة ويقسماط واعداد غذاء ساندوتش يؤكل في المركب ظهراً أثناء السير وأن تعد وجبة ساخنة بقدر الامكان في المساء عند رسو الزورقين واعداد الخيم على الشاطئ . ولقد زود كل زورق بفنطاس مياه للشرب يكفى لمدة أسبوع . كما تم تزويد كل من القارين بمخطفين وذلك لاستخدامهما في حالة الرسو بعيداً عن أى رصيف أو مرسى . أما القارب "بلبل" الذى أعد للقيادة فلقد زود علاوة على ما تقدم بمحرك خارجي (Outboard) قوة ٥ حصان وذلك لاستخدامه في حالة السير ضد الريح أو ضد تيار المياه في النيل والترع الفرعية وكذا لاستخدامه في البحر في حالة سكون الريح تماماً . ولقد ساعدنا هذا المحرك مساعدة فعالة وبدونه لما أمكن السير وفقاً للبرنامج الذى أعدناه لهذه الرحلة .

كما زدونا قارب القيادة "بلبل" بيوصلة حصلنا عليها من مخلفات الحرب العالمية الثانية وقد يعجب البعض أن اليوصلة كانت من النوع المستخدم في الطائرات وليست للأغراض البحرية ولكن رغم ذلك أدت واجبها على خير ما يرام .

كما استخدمنا للملاحة في البحر بعض الخرائط التى تخلفت معى منذ مدة خدمتى كضابط في سلاح المهندسين بالجيش المصرى في الصحراء الغربية أثناء الحرب العالمية الثانية . ويلاحظ أن هذا النوع من الخرائط يختلف كثيراً عن الخرائط البحرية فبينما تهتم الخرائط الأرضية في العادة بكافة الظواهر. والعلامات الموجودة على سطح الأرض من ارتفاعات وانخفاضات وتسجيل ارتفاعاتها ألا أنها لا تهتم كثيراً بالبحر وتكوين قاعه وأعماقه .. الخ بينما نجد على العكس أن الخرائط البحرية لا تهتم كثيراً باظهار الأغراض والعلامات الأرضية إلا بالقدر الذى يسمح بمساعدة الملاحة البحرية ولكن تهتم بنوع خاص بطبيعة البحر نفسه وتسجيل الأعماق في مختلف المناطق واطهار أى علامات خاصة في القاع مثل السفن الغارقة أو أى علامات أخرى .

ولكن بالنسبة لنا ونظراً لصغر حجم زورقينا وضآلة الجزء الغاطس منهما فإن الخرائط البرية كانت كافية جداً لأغراضنا .

كما أعدنا في "بلبل" عدة اصلاح كاملة تحتوى على كل الأدوات التى تلزم لاصلاح جسم القارب أو شراعيه من أدوات ميكانيكية ومعدات نجارة وبالاجمال فلقد

درسنا كافة الاحتمالات التى قد نتعرض لها في هذه الرحلة. وعملنا على مواجهتها بالاستعداد الكافى ولم نترك أى شىء للصدفة أو الحظ . ولا شك أن هذا الاستعداد وهذه الدراسة كانا من أهم مقومات نجاح هذه الرحلة رغم ما كان يبدو من صعوبات كثيرة أهمها صغر حجم القوارب المستخدمة ولحدائث الكشافون وقلة تدريبهم على أعمال الرحلات البحرية الطويلة .

ولا يفوتنى في هذا المجال أن أذكر أن من أهم المعدات التى استخدمت في الرحلة هي معدات التصوير الفوتوغرافى وكذا التصوير السينمائى . والواقع أننا وفقنا أثناء هذه الرحلة إلى تسجيل شريط سينمائى ٨ مم يستغرق عرضه حوالى ٤٥ دقيقة عن هذه الرحلة مسجلاً بالألوان مما زاد من بهجته ومن قيمته ولقد كان لهذا الشريط السينمائى وعرضه فيما بعد في مختلف المناسبات أكبر الفضل في الدعاية لهذه الرحلة ولحركة الكشف البحرى بوجه عام . كما أن بعض الكشافين أحضروا معهم آلات التصوير وإليهم يرجع الفضل في كثير من الصور التى شملها هذا الكتاب .

أما الفريق الذى وقع الاختيار عليه لهذه الرحلة فيتكون من الكشافين الآتى أسمائهم :

سيد أدریس قریش - بشرى كامل بطرس - ابراهيم كراوية - أحمد مصطفى حسن - وأخيه عزت مصطفى حسن - سالم على وهبه .

كما قام برفقتنا الشبلين حسن حمزة وسليم شكور ولم يكن يزيد سنهما عن ١٢ سنة . في ذلك الحين (١٩٥٤) . ولقد تحدد موعد قيام الرحلة يوم الخميس ٥ أغسطس ١٩٥٤ الساعة العاشرة صباحاً من الباخرة "حارس" مقر الكشافة البحرية في القاهرة وكانت ترسو في ذلك الحين أمام متحف محمود خليل على النيل في الجزيرة وكلفت لإبراهيم كراوية بعمل كل الترتيبات للتموين اللازم لهذه الرحلة التى ساهم كل كشاف فيها بمبلغ ٥٠ قرشاً .

والآن سننتقل بياقى قصتنا إلى دفتر سطح الزورق "بلبل" وهو المعروف في البحرية باسم (Log Book) . ولكى نشرح معنى دفتر سطح المركب نقول أنه الكتاب الذى يحتفظ به قبطان المركب ويسجل فيه يومياً المسافة التى تقطعها المركب والسرعة التى تسير بها وحالة الطقس الذى يواجهها وسرعة الرياح وكل ما يحدث في المركب من أمور أو أحداث تستحق التسجيل .

ولقد فكرنا أن يكون عنوان قصتنا "دفتر سطح بلبل وسمير" ولكن فضلنا العنوان الحالى وهو "مغامرات كشافون في البحر" حيث وجدناه أسهل وأقرب إلى الفهم من العنوان الأصلى .



## بدء رحلة فريق الكشافة البحرية من القاهرة إلى رأس البر ثم الإسكندرية ومرسى مطروح

يوم الخميس ٥ أغسطس ١٩٥٤

بدأنا الرحلة من الباخرة النيلية "حارس" الساعة ١٣.٠٠ بدلاً من الساعة ١٠.٠٠ وذلك لتأخرى بعض الوقت في تصفية أعمالى بالقاهرة وكنت أشغل في ذلك الحين منصب وكيل أول وزارة الحرية لشئون المصانع الحربية . وكان بالقرب بليل يوم بدء الرحلة كل من أحمد مصطفى وحسن حمزة وسليم شكور وكنت أنا قائد هذا القارب أما باقى أعضاء الرحلة فلقد استقلوا الزورق سمير الذى كان أكبر قليلاً في الحجم من بلبل .

ولقد لا حظت منذ بدء الرحلة من مقر الكشافة بالباخرة "حارس" أنه قد تم تحميل الزورقين أكثر من حمولتهما المعتادة ولذا كان من الضروري أن تتخلص من بعض الأشياء التى يمكن الاستغناء عنها مثل فناطيس المياه الاضافية والحيايم وبعض معدات المعسكر . كما لا حظت أيضاً أن (الصابورة) وهى الانتقال التى توضع في قاع المراكب الشراعية لموازنتها أثناء استخدام الشراع تزيد كثيراً عن حاجتها ولكن رأينا الاستمرار في سيرنا حتى لا تتعطل أكثر من اللازم وقررنا التخلص من كل الأحمال الزائدة عند القناطر الحربية عندما نصل إليها على ضوء ماتمخض عنه رحلتنا إليها .

وكان النيل قد بدء في الفيضان ويلاحظ أن هذه الرحلة قد تمت قبل بناء السد العالى بعشر سنوات وكان النيل يفيض سنوياً بانتظام في الفترة من شهر يوليو إلى نوفمبر من كل عام . فأرتفع منسوب المياه فيه كما تغير لون مياهه إلى ذلك اللون المعروف لنا وهو البنى المائل للاحمرار . ولا شك أن الكثير من الاشبال البحرين الذين سيقرون هذا الكتاب لن يتسنى لهم رؤية هذا اللون لأن السد العالى يقوم حالياً بحجز مياه الفيضان وبذا تتخلص هذه المياه من الطمي الذى كانت تحملها عندما تهبط سرعتها أمام السد وبذا يهبط هذا الطمي إلى قاع البحيرة (بحيرة ناصر) التى تكونت هناك ولا يصل منه أى شىء إلى البلاد ولقد أثر ذلك تأثيراً بالغاً على حال الزراعة والمحاصيل المصرية والتى حرمت بسبب بناء السد العالى من الطمي الغنى بالمواد المخصبة كما أنهم لن يلاحظوا أى تغيير ملحوظ في منسوب النيل . كما كان يحدث في السنين السالفة وفي بعض الأحيان

كان يصل منسوب النيل إلى إرتفاعات عالية تهدد البلاد بالغرق وتستلزم أنبياه شديد من رجال الرى الذين كانوا يحرمون من أجازاتهم في فترة الفيضان .

بدأنا الرحلة بإنزال صارى كل من الزورقين "بلبل" و "سمير" لتتمكن من المرور تحت كبارى قصر النيل ثم أبو العلا ثم أمبابة وسرنا مجدفين بالمجاديف يساعدنا أندفاع مياه الفيضان وعند أمبابة وقفنا في الميناء المخصصة للبواخر النيلية وكانت المياه هناك تعلوها بقع كبيرة الحجم من الزيوت والشحوم التى تتخلص منها البواخر النيلية ولقد أدى ذلك إلى تلوث جدران زورقنا بهذه الزيوت على أن لهذه الزيوت مضار أخرى أخطر من ذلك بكثير لانها عندما تطفو على سطح الماء تمنع اتصال مياه النيل بالهواء الجوى وبالتالي تمنع ذوبان غاز الأوكسجين وهو إحدى الغازات الهامة التى يتكون منها الهواء الذى نستنشفه وهذا الأوكسجين يعتبر بمثابة عنصر الحياة لكل من الحيوان والنبات ووظيفة الرئة في الانسان هى امداد الدم بغاز الأوكسجين اللازم لتعويض ما أستهلكه الإنسان أثناء العمل والحركة من هذا الغاز كما أن غاز الأوكسجين هام جداً للنبات حيث يكون إحدى العناصر الهامة اللازمة لنموه . وعلى ذلك إذا منعنا ذوبان الأوكسجين في ماء النيل بترك بقع الزيت والشحم تتراكم على سطح الماء فإننا نحرم الأسماك والكائنات الحية التى تعيش في ماء النيل من أوكسجين الجو ويؤدى ذلك إلى اختناق هذه الأسماك وغيرها من الأحياء المائية وبالتالي إلى موتها .

كما أن مشكلة الزيوت المتخلفة من البواخر النيلية تسبب حالياً مشكلة خطيرة في النيل عن ذى قبل حيث تحمل البواخر التى تدار محركاتها بزيوت الوقود تدريجياً محل المراكب الشراعية التى تدفعها قوة الرياح . كما أن هذه المسألة تتفاقم خطورتها لا في النيل فحسب وإنما في جميع السواحل المصرية والسبب في ذلك هى زيادة حركة الملاحة نتيجة لازدياد نشاط حركة السفن في قنال السويس والتى تستخدم جميعها زيت النفط كوقود وذلك بدلاً من استخدام الفحم لهذا الغرض .

ونتيجة لاستخدام الوقود السائل بدلاً من الفحم في أغلب السفن أن لم يكن فيها جميعاً. قد أدى إلى زيادة نسبة تلوث ماء النيل بهذه الزيوت التى تطفو عادة على سطح الماء لخفة وزنها ألا أن حكومتنا الساهرة على مصلحة البلاد قد تنبّهت إلى هذه الأخطار وقامت بتشكيل لجان مختصة من الخبراء لدراسة هذا النوع الخطير وإتخاذ ما تراه من إجراءات لمنع تلوث البحر والنيل بالزيوت وغيرها من مخلفات المصانع والبواخر ونظراً لأن هذا الموضوع الهام لازال حتى اليوم "١٩٩٤" ينتظر الحل المناسب لذا فإن هذا

الموضوع الهام تتفاقم خطورته على مر السنين .

ولاحظت منذ بدء الرحلة أن "بلبل" يتسرب الماء إلى داخله بسرعة ملحوظة ولقد وجدت أن نسبة كبيرة من هذه المياه تتسرب عند خطوط الالتحام أخشابها الجانبية ببعضها خصوصاً في الجهات العليا من جدار القارب وهي المنطقة التي غطست تحت سطح الماء بسبب زيادة أحمال القارب بعد إعداده للسفر ولكن ذلك لم يكن يخيفنا كثيراً لأننا بالتجربة نعلم أن هذه الأخشاب سوف (تَؤَمِّم) بعد فترة غير طويلة نتيجة لبلل الأخشاب بالماء الذي يعمل على تمددها بحيث تسد هذه الشقوق الرفيعة والواقع أنه كان من الصعب التكهن بهذه الشقوق قبل تحميل القارب بحمولته الزائدة لأنها تقع في الجهات العليا من جدران القارب فوق منسوب سطح الماء ولقد جفت الأخشاب فيها نتيجة لتعرضها لحرارة أشعة الشمس الشديدة في فصل الصيف مما أدى إلى أنكماشها وظهور هذه الشقوق الرفيعة التي تعطي فرصة لتسرب المياه إلى داخل القارب .

وقفنا في ميناء السفن النيلية بروض الفرج حوالى نصف ساعة قمنا خلالها برفع صواري الزورقين وتركيب الشراعين لكل زورق (الشراع الكبير وهو الرئيسى والشراع الأمامى وهو المساعد ويطلق عليه في البحرية اسم "فلوك") (أنظر الصورة رقم ٧ صفحة ٢٨) وسرنا بعد ذلك حتى غروب الشمس عندما رسينا عند جزيرة الوراق وسط النيل . ومساحة هذه الجزيرة حوالى ٢٠٠٠ فدان من الأراضي الخصبة جداً منها ألف فدان تتبع لإحدى الأسر الكبرى وألف فدان أخرى كانت وقفاً على حاكم مصر . وهناك وجدنا قطعة أرض مكشوفة لإقامة معسكرنا الصغير فوقنا هناك وكان القارب "سمير" قد سبقنا واستمر في سيره ولكن عندما شعر بأننا لا نتبعه عاد ثانياً وشرعنا في إرساء الزورقين في مكان مناسب ونقل معدات المعسكر من الزورقين إلى البر حيث شرعنا في إقامة مخيمنا . وهنا حضر إلينا الشخص الذى يشرف على هذه الأرض وإسمه إبراهيم امام وعرض علينا شراء ثلاث بطيخات بعشرين قرشاً ثمناً لها جميعاً فقبلتها منه دون مناقشة في السعر رغم ارتفاعه عن سعر السوق لأننى اعتبر سماحه لنا بالنزول في الأرض أمر يستحق مكافأة مادية لا تقل عن القيمة التى طلبها ثمناً لبطيخه . واستفسرت من إبراهيم امام عن صاحب الأرض فعلمت أنها ملك لإحدى العائلات الكبرى وأن هذه العائلة تؤجرها حالياً بأكثر من سبعة أمثال الضريبة وكان ذلك مخالفاً لقوانين إيجار الأراضي التى أقرتها حكومة ثورة ١٩٥٢ . كما علمت أن الجزيرة تنعم بماء الفيضان وأنهم بالكاد ينقذون قراهم ومنازلهم بعمل بعض السدود حولها أثناء فترة فيضان النيل .

ولقد أخبرني إبراهيم إمام بمدى تعلق الفلاحين بضباط الثورة وبأنهم يتمنون لو يزورهم جمال عبد الناصر وأن الفلاحين لن يقبلوا توزيع الأراضي عليهم إلا بحضور سيادته حتى يطمئنوا على أنفسهم من ملاكها الأصليين .

نمنا ميكرين في تلك الليلة ولكن في نهاية رحلتنا علمت بطريق الصدفة أن الفلاح إبراهيم إمام شاهد الكشافين وهم ينقلون المحرك الخارجي (Outboard Motor) من القارب إلى البر فسأل عن هذا الجهاز ولكن أحد الكشافين أراد مداعبة إبراهيم إمام فأشار عليه بالصمت ثم انحنى به جانباً وسأله إذا كان يكتم السر فأشار إبراهيم بالإيجاب فقال له الكشاف أن ما رآه ( مشيراً إلى المحرك الخارجي ) هو طوربيد بحرى أحضرناه معنا لنسف قطع الاسطول البريطانى الرأسيّة في قنال السويس وهنا صاح إبراهيم إمام كمن أكتشف سرّاً عظيماً قائلاً (أيوه كده قل لى الحقيقة أنا كنت بأشك أن دول كشافين أتاريهم فدائيين وعلى الطلاق بالثلاثة ياعم ما أنا واخذ حق البطيخ وأدى أربع بطيخات كمان هدية منى) . حاول الكشاف أن يثنى إبراهيم إمام عن رد ثمن البطيخ اكتفاءً بالأربعة بطيخات التى أهداها ولكن إبراهيم إمام أصر على رد ثمنها خصوصاً وأن وقع يمين الطلاق وكل ذلك تكريماً للفدائيين الذين سينسفون الأسطول البريطانى الرأسي في قنال السويس.



صورة رقم (٨) معسكرنا في جزيرة الوراق  
الكشافون يجلسون على الأرض أثناء تناول الافطار وقد ظهر القاريان "بلبل" و "سمير" في الخلف

وفي الحقيقة كان الواجب ألا أذكر هذه القصة فإنها ليست من الأمور التي يحق للكشافين أن يفخروا بها لعدم صحة ما ورد فيها وإنما أوردتها فقط كمثال لطبيعة الفلاح المصري السمحة ومدى انتمائه لمصر واستعداداته للتضحية بكل ما يملك وهو ليس بالكثير في أغلب الأحيان في سبيل ما يعود على وطنه بالخير . وعلى كل حال أمل إذا عاد الكشافون البحريون للقيام برحلة مماثلة وتوقفوا بجزيرة الوراق أن يجدوا إبراهيم إمام وقد تملك الأرض التي كان أجيرا عليها في العهد الماضي .



صورة رقم (٩)

الشبان حسن حمزة وسليم شكور يقومان بفك مخيمهما استعداداً للرحيل من جزيرة الوراق

## القيام من معسكر جزيرة الوراق والمبيت في جمعية الشبان المسلمين ببناها

الجمعة ٦ أغسطس

استيقظنا في الساعة الخامسة صباحاً مع شروق الشمس وشرع الكشافون في إعداد طعام الافطار وبعد تناوله شرعنا في هدم المعسكر ونقل محتوياته إلى الزورقين ثم بدأنا في أعمال نظافة القارين من الزيوت والشحومات التي علقّت بجانبهما نتيجة لوقوفنا البارحة في ميناء البواخر النيلية في روض الفرج . وكما توقعت فلقد قلت نسبة المياه التي كانت



صورة رقم (١٠)

أول عمل يقوم به الكشافون في الصباح هو نظافة زوارقهم والاستعداد للرحيل

تسرب من الشقوق العليا بجدار الزورقين نتيجة لتثبيح ألواح القارب وتمدها بفعل المياه مما أدى إلى العمل على قلة تسرب المياه من شقوق الألواح إلى داخل القارين .

شرعنا في الرحيل في الساعة السادسة صباحاً وكان الضباب الذي بدء مبكراً لا يزال مخيماً على جو المنطقة للدرجة أن نامسية السرير الذي نمت فوقه في العراء أبتلت تماماً بقطرات الندى. وكانت الرؤية ضعيفة في هذا الضباب ولذا قام كل قارب بتعيين كشاف في مقدمة القارب تكون مهمته إستطلاع طريق السير حتى لا نصطدم بأى مركب من مراكب النقل الكبيرة أو بأى مواقع أخرى في النيل أثناء الضباب. وبعد قليل أخذ الضباب ينقشع تدريجياً. وفي الساعة السابعة انقشع الضباب وبدى الجو صحوً وواصلنا السير إلى القناطر الخيرية وكنا نسير حتى هذه اللحظة بالشرع. يساعدنا في ذلك إندفاع مياه الفيضان. وحدث أنه هبطت سرعة الرياح لدى وصولنا قرب القناطر الخيرية ووجدت أن القارب "بلبل" يندفع نحو فتحات القناطر وحاولت أن أوجهه نحو فتحة الهاويس الذي تمر منه المراكب ولكن سرعة اندفاع الماء نحو فتحات القناطر كانت من القوة بحيث أنها تغلبت على دفع الرياح الضعيف لشرعنا في اتجاه الهاويس وأخذ "بلبل" يقترب بسرعة نحو فتحات القناطر وكادت تحمل بنا كارثة محققة لأننا لو فشلنا في الوصول إلى رصيف الهاويس كان ذلك سيؤدى إلى اصطدامنا بجدران القناطر وسوف تجرف المياه المتدفقة إليها القارب "بلبل" وتكون النتيجة المحققة لذلك هو غرق

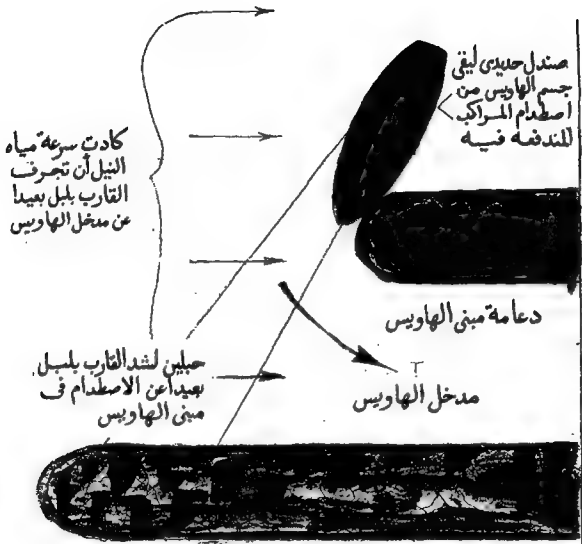
القارب. وليت أقصر الأمر على ذلك بل أن عملية انقاذ الكشافين تصبح متعذرة نتيجة لشدة إندفاع المياه داخل فتحات القناطر مما يصعب معه السباحة ضدها.

ولكن حدثت في اللحظة الأخيرة أن اشتدت الرياح قليلاً بحيث سمحت لشرع "بلبل" أن تدفعه للقارب من رصيف الهاويس ولكن ذلك لم يدم طويلاً إذ هبطت سرعة الرياح بعد ذلك فلم تتمكن من الوصول إلى مدخل الهاويس وقد أدى ذلك إلى اصطدام "بلبل" بجدار القناطر القريبة من فتحة الهاويس (أنظر الرسم الموضح رقم ١١). وكان يجاور الحائط الذى اصطدمنا به صندل من الحديد مربوط بكابل من الصلب فأمسك به أدريس ليمنع إندفاع "بلبل" مع الماء داخل فتحات القناطر وفي هذه المحاولة جرحت راحة يده جرحاً عميقاً.

هرع بحارة الهاويس لنجدتنا فرمينا لهم الحبل الذى يربط مقدمة "بلبل" وحاول بحارة الهاويس جذب "بلبل" بعيداً عن جدار القناطر ولكن إندفاع الماء جعل "بلبل" في وضع من الصعب جداً العمل على تحريكه. من مكانه بطريقة شدة بحبل المقدمة ورأيت أنه من الضروري إبعاد مقدمة "بلبل" قليلاً عن جدار القناطر فأرتكزت بظهري في جدار القناطر وحاولت دفع مقدمة "بلبل" بأرجلى وفجأة أفلتت مقدمة "بلبل" فتحركت بعيداً عن جدار القناطر فسقطت بين مقدمة "بلبل" وجدار القناطر وأسرت فأمسكت بجدار القارب "بلبل" وهنا عادت المياه المتدفقة فدفعت بمقدمة "بلبل" وأنا ممسك بها إلى جدار القناطر ثانياً بشدة وفي هذه اللحظة أحسست كأن ضلوعى تتحطم نتيجة لهذه الصدمة العنيفة والواقع أن الرضوض التى أصبت بها في جانبي أستغرقت وقتاً طويلاً لتبرأ ويخف شعورى بألمها وظللت طوال الرحلة أشكو من آثار هذه الصدمة.

وفي هذه اللحظة كان "سمير" قد وصل سالماً إلى فتحة الهاويس لأنه كان يسير بحذاء الضفة الشرقية للنيل حيث توجد فتحة الهاويس فأنضم إلينا كشافيه لنجدتنا ورموا إلينا حبلاً ربطناه في مؤخرة "بلبل" وهنا أطمأنيت إلى ثبات "بلبل" في هذا الوضع أمام شدة تدفق المياه. وبدأنا نخرج الكشافين حسن حمزة وسليم شكور كما شرعنا في إخراج الأشياء الثمينة التى كنا نخاف على فقدانها مثل أجهزة التصوير والراديو وبوصلة الملاحة... إلخ.

على أن إخراج "بلبل" من ورطته بعد ذلك لم يكن بالأمر الهين فلقد حاولنا شدة بعيداً عن المكان الذى تورط فيه بسحبه من حبل المقدمة وحبل المؤخرة في آن واحد ولكن وجدنا أن تدفق المياه وإصطدامه في سكتينة القارب قد يميل بالقارب في الاتجاه



صورة رقم (١١) حادث قاطر الدنا

المضاد مما يعرضه مرة أخرى للفرق. واضطربنا الأمر إلى رفع السكينة (اللوح المركزي) وأخيراً وبجد جهد كبير تمكنا من إخراج "بليل" من مأزقه وسحبناه إلى فتحة الهاويس.

وفي هذه اللحظة حضر رئيس بحارة القناطر وأصدر أمراً للبحارة بسحب هذه القوارب الصغيرة جانباً لأنه قد وصلت إشارة لياشمهندس القناطر بأن يخت سعادة وكيل وزارة الحرية سوف يمر فناديت رئيس البحارة وأتحتيت به جانباً وأخبرته بأنني وكيل وزارة الحرية فدهش الرجل ولم يصدق أن ذلك الشخص المبتل والعارى القدمين أمامه هو وكيل وزارة الحرية وأن هذين القارين الصغيرين هما اليخت العظيم الذي سيمر فيه ولكن بعد فترة أفنته بذلك فقام بتسهيل عملية دخولنا الهاويس كما أوصى بحارة مراكب النقل الشراعية الكبيرة الحجم بنا خيراً.



وأنتهزنا هذه الفرصة لتتخلص من الأمتعة الزائدة عن حاجتنا فسلمنا لرئيس البحارة خزان كبير للمياه كنا نفكر في إستخدامه كتلاجة وكذا الصابون الزائد عن حاجتنا وكان حوالى ٤٠ قطعة وغير ذلك من أثقال الموازنة (الصابورة) الزائدة عن الحاجة.

وبدأنا نسير في رفقة المراكب الشراعية وهنا يحق بنا أن نتساءل إذا كانت عملية قيادة هذه القوارب الصغيرة لادخالها في فتحة هاويس القناطر الخيرية يمثل هذه الصعوبة والخطورة في فترة الفيضان وإندفاع الماء بسرعة من فتحات القناطر فما بالنا بمراكب النقل الشراعية الضخمة الحجم المعروفة باسم (القياسات) فيكيف يمكن التحكم فيها؟

والجواب على ذلك بسيط للغاية وهو أن بحارة هذه المراكب من الخبرة والدراية بالنيل وتياراته مما يجعل من هذه الخبرة فناً بذاته ولذا فإنهم يستخدمون طريقة بسيطة للملاحة ولعبور الكبارى والقناطر في فترة الفيضان وتعرف هذه الطريقة باسم الهردة.

## طريقة "الهردة"

### في توجيه المراكب الشراعية أثناء الفيضان

ولما كانت المراكب تندفع في فترة الفيضان بقوة تياره مما يجعل من الصعب التحكم في توجيه المركب بإستخدام الدفة التى لا يمكنها التحكم في توجيه المركب إلا إذا كانت سرعة المركب تقل عن سرعة تيار المياه المتدفقة. ولكى يمكن إبطاء سرعة المركب عن سرعة تيار الفيضان لذا فإن ربان المركب يلقي من مقدمة المركب بجنزير طويل من الصلب والذى عندما يهبط إلى قاع النهر يحدث احتكاكاً يعمل على إبطاء سرعة المركب عن سرعة الفيضان صورة رقم (١٢). أما باقى جسم المركب فتستمر مياه النيل في دفعه فيدور حول المقدمة التى أبطأ سرعتها لإحتكاك الجنزير بقاع النهر. وبذا تبدو المركب وكأنها تسير بمؤخرتها إلى الأمام بدلاً من المقدمة التى تكون في الخلف عند إستخدام هذه الطريقة. وفي هذه الحالة يمكن التحكم في إدارة المركب إلى اليمين أو اليسار بواسطة الدفة. فإذا أراد ربان المركب إبطاء سرعتها أمكنه ذلك عن طريق الجنزير الذى يزحف في قاع النيل وكلما زاد طول الجنزير كلما زادت مقاومته فتقل سرعة المركب وبهذه الطريقة التى تبدو عجيبة يمكن لهذه المراكب الضخمة من عبور الكبارى والقناطر والاهوسة بسهولة ويسر في فترة الفيضان الذى تندفع فيه مياه النيل بشدة وهذا يفسر لنا هذه المناظر التى كانت تبدو غريبة لنا وهى أن مراكب النقل الشراعية الضخمة الحجم تسير في فترة الفيضان ومقدمتها إلى الخلف ومؤخرتها إلى الأمام وتعرف هذه الطريقة باسم "الهردة" ويبدو أن هذه الطريقة كانت معروفة في مصر منذ آلاف السنين.



### صورة رقم (١٣)

طريقة الملاحة بالهردة أثناء فيضان النيل حتى تاريخ بناء السد العالى ١٩٥٦ وتوقف الفيضان

فلقد ذكرها المؤرخ الأغرقي هيرودوت الذى حضر إلى مصر في منتصف القرن الرابع قبل الميلاد في الجزء الثانى من كتابه الذى وصف فيه رحلته إلى مصر في البند ٩٦ ما خلاصته صورة رقم (١٣).

”ويصنع المصريون السفن التى تحمل البضائع (في النيل) من شجر السنط الذى يسيل منه الصمغ. وهذه المراكب لا يمكن أن تبحر صعداً في النهر (النيل) أى تبحر من المصب

إطار من خشب المستط وقد ملأه داحضة بالغالب وتم ربطه في  
مقدمة المركب ليحمل على سطحها بذلك يسهل التحكم  
فيها بواسطة دلي المركب

مقدمة المركب

مؤخرة المركب

اتجاه اندفاع تيار مياه النيل في فترة الفيضان

دفعة المركب

قطعة من الصو وزنها ٤ ثالوث (حوالي ٥ كجم) تربط بحبل يمر بثقب في وسطها  
في مؤخرة المركب وعند ما احتلت الصو بقاء النيل يميل على خفض سرعة المركب عن سرعة  
تيار المياه أثناء الفيضان ، بينما يقوم الحار فشبب المستط بوضعها في الاتجاه  
مما يسمح بالتحكم في توجيه المركب بواسطة دفتيها.

صورة رقم (١٣)

طريقة الملاحة باستخدام الهردة كما وصفها "هيرودوت" في منتصف القرن الرابع قبل الميلاد

شمالاً إلى إتجاه المنبع جنوباً أى ضد إندفاع مياه النيل إذا لم تواتها ريح قوية تدفعها لتسير ضد مياه الفيضان. أما في حالة الاندفاع مع التيار (أى تبحر من جنوب البلاد إلى شمالها) فهى تسير في هذه الحالة بالطريقة الآتية:

يوضع إطار (برواز) مصنوع من خشب الأثل. وقد حشى هذا الإطار بغاب (البوص) المجدول ويلقى هذا الإطار وقد شد بحبل في مقدمة المركب فيقوم تيار الفيضان بدفعه وبهذه الطريقة فإن هذا الإطار يعمل على شد المركب من مقدمتها ثم يأتون بحجر مثقوب في منتصفه زنته تالنتان (أى ٢ تالنت وذلك يساوى حوالى ٥٠ كيلو جرام) ويربط بحبل في مؤخرة المركب وبذا فإن احتكاكه بقاع النيل يعمل على إبطاء سرعة المركب مما يسهل توجيهها بواسطة الدفة في تيار الماء المندفع في النهر".

ولا شك أنه بعد الانتهاء من بناء السد العالى سوف يخفى منظر هذه المراكب التى تسير ومؤخرتها إلى الأمام لأنه لن يكون هناك فيضان يدفع المياه بشدة نحو البحر وسوف تتجمع كل مياه الفيضان أمام السد العالى في بحيرة ناصر. ونظراً لحركة التصنيع النشطة التى سوف تنتج عن الطاقة الكهربائية الضخمة التى سوف يولدها سقوط المياه من السد العالى فإننا نتوقع أن تختفى أيضاً هذه (القياسات) الشراعية الضخمة الحجم تدريجياً لأنه بإرتفاع مستوى المعيشة سوف تتحول هذه الطاقة من عمال وأصحاب هذه السفن الشراعية والذين يكادوا يعيشون على حد الكفاف إلى عمال في الأساطيل النيلية التى تعمل بقوة المحركات بدلاً من الشراع والتى سوف تعمل بانتظام في النيل. هذه الأساطيل التى سوف يزداد حجمها يوماً بعد يوم وتعتبر من أوفر وسائل النقل في البلاد.

بدأنا السير من القناطر الخيرية و "بلبل" في المقدمة يتبعنا "سمير" وكان متأخراً خلفنا بعض الوقت إلى أن وصلنا كوبرى بنها حوالى الساعة السادسة مساءً. ولحق بنا القارب "سمير" بعد ذلك بنصف ساعة وأخذنا نبحث عن مكان ملائم نضى فيه الليلة. وأخيراً أقترح إدريس أن نبيت في مبنى جمعية الشبان المسلمين وكانت تقع إلى خلف المكان الذى رسونا فيه بجوار كوبرى بنها بحوالى ٦٠٠ متراً تقريباً وتقع أمام منتزه النيل.

وقد عدنا هذه المسافة ثانياً ولكن ماكدنا نصل إلى المنتزه الواقع أمام جمعية الشبان المسلمين في بنها حتى أصبنا بخيبة أمل كبيرة إذ أن الجزء الواقع أمام المنتزه على النيل كان يستخدم (كمقلب) للتخلص من قمامة المدينة ولم يكن هناك مفر من ربط الزورقين هناك أمام جموع المتفرجين الذين تجمهروا في ذلك المكان ليشاهدوا هذا الحدث الذى كان يبدو غريباً لهم.

وفي مقر جمعية الشبان المسلمين بينها تعرفنا على رئيس فريق فتيان الكشف للجمعية الذى سبق أن حضر لزيارة المركب حارس في القاهرة فأكرم وفادتنا في هذه الزيارة وخصص لنا مكاناً على سطح مبنى الجمعية وكنا جميعاً مرهقين من شدة الاجهاد الذى تعرضنا له خلال ذلك اليوم. كما بدأت الكدمة التى أصبت بها في محاولة إنقاذ القارب "بلبل" في القناطر الخيرية تؤلنى بشدة ولكن تغلب التعب على فرحت تلك الليلة في سبات عميق.

## القيام من بنها والمبيت في معسكر شجرة الجميز على ترعة المنصورة

السبت ٧ أغسطس

استيقظنا في الخامسة صباحاً وشرع الكشافون في إعداد طعام الإفطار كالعتاد صورة رقم (١٤) كما توجه بعضهم إلى سوق المدينة لشراء فول وسلطة خضراء ويمكن القول أننا تناولنا في هذا الصباح إفطاراً شهياً ثم بدأت عملية جمع معدات مخيمنا التى استخدمنا جزءاً كبيراً منها في المعسكر الذى أقمناه فوق سطح مبنى جمعية الشبان المسلمين بينها. ثم شرعنا بعد ذلك في إنزال صواري الزورقين لتتمكن من العبور تحت كوبرى بنها وبدأنا رحلتنا شمالاً حوالى الساعة الثامنة صباحاً ويعتبر ذلك الميعاد متأخراً نسبياً.

وقفنا بعد كوبرى بنها الثانى نصلح شراع "سمير" الذى قد تمزق من أعلاه ويلاحظ أن الشراع يعتبر بمثابة المحرك الرئيسى للزورق ويجب العمل على إصلاح أى خرق يحدث فيه بمجرد حدوثه لأن تركه سوف يؤدى إلى إتساعه بفعل الريح وما يتطلبه ذلك من وقت أطول في الإصلاح. ولقد قضينا في عملية الإصلاح هذه حوالى الساعة ولكن وجدنا أنه من الممكن أن يسير الزورقين متلاصقين بقوة دفع مياه الفيضان لنا وأن تتم عملية إصلاح الشراع أثناء السير وبذلك نكسب بعض الوقت خصوصاً وأن تيار المياه كان يسير بسرعة تقدر بحوالى ٣ كيلومترات في الساعة. وهكذا كان أفراد الرحلة يتعلمون في كل يوم درساً جديداً في الملاحة النيلية.

وبعد الانتهاء من إصلاح شراع "سمير" انفصل الزورقين عن بعضهما وتولى إدريس في ذلك اليوم قيادة "سمير" فأثبت بجدارة أنه ملاح متمرن.



صورة رقم (١٤) تناول طعام الإفطار باستراحة الشبان المسلمين بينها  
حسن حمزة - عزت مصطفى - حسن رجب - إدريس - سالم وهبي

وصلنا زفتى حوالى الساعة الواحدة بعد الظهر واضطربنا إلى تخفيض الصوارى قبل كوبرى زفتى وفي الطريق نصبنا بعض ملاحى (القياسات) والتي مرت بجوارنا أن نسير في الجانب الشرقى للنيل وأن ندخل من ترعة المنصورة وهى الترعة الموصلة من زفتى إلى المنصورة لأن هاويس زفتى مغلق للإصلاح منذ مدة طويلة. ولكن لم نعر هذه النصيحة إهتماماً كبيراً لأننا ظننا أن الهاويس إذا كان معطلاً للمراكب الكبيرة الحجم (القياسات) فربما يمكن تشغيله لمرور مراكب صغيرة بحجم زوارقنا.

أجمعنا نحو فتحة الهاويس بمتهى الحذر في هذه المرة مستخدمين جميع المجاديف بكل زورق وبذا فقد تعاون جميع الكشافين في التجديف وعهدنا بإدارة دفتى الزورقين إلى أصغر الكشافين سنأ حتى يتسنى لنا أن نجتمع أكبر قوة من المجدفين لمكافحة تيار مياه الفيضان الشديد أثناء الدخول في فتحة الهاويس وبذا تتلافى تكرار حدوث ما حدث لنا عند هاويس القناطر الخيرية.

ولكن عندما وصلنا إلى هاويس قناطر زفتى أخبرنا بحارة الرى بأن الهاويس مغلق ولا يمكن استخدامه ولا بد من العودة حوالى كيلومترين من حيث جئنا لندخل ترعة المنصورة التى تركناها خلفنا. ووجدت أن العودة بالتجديف ضد تيار الفيضان عملية مرهقة جداً للكشافين ورأيت أن خير الطرق هو إستخدام المحرك الخارجى فوققنا بجوار إحدى السفن التابعة لمصلحة الرى الراسية في هذه المنطقة وتصادف أنها كانت الباهرة النيلية "نصر" وهى توأم لباخرتنا حارس مقر الكشافة البحرية بالقاهرة. وشرعنا في تركيب المحرك الخارجى الذى حاولنا إستخدامه لأول مرة في رحلتنا. ولقد إستغرقت هذه

العملية بعض الوقت لأنه أتضح لنا أن خزان الوقود وبعض الأنابيب التي توصل إلى المحرك قد ترسبت فيها بعض الرواسب مما اقتضى ضرورة تنظيفها والواقع أنه كان من الواجب عمل كل هذه الاصلاحات وتجربة المحرك قبل القيام من القاهرة. وعلى كل حال تمت هذه الاصلاحات على وجه مرضى وبدأ المحرك في دفع "بلبل" الذي قطرنا خلفه "سمير" ولقد وجدت أنه ورغم إدارة المحرك بأقصى قوة (حوالي ٦ حصان) فإنه بالكاد كان يدفع الزورقين ضد التيار ببطء شديد ولذا فلم نجد مفرأ من مساعدة المحرك بسواعد الكشافين الذين أخذوا في التجديف بكل حماس وهمة وعهدنا بإدارة الدفة لأصغر الكشافين سناً حتى يتسنى لنا أن نجمع أكبر قوة ممكنة من المجديفين. وشرع الزورقين يشقان طريقهما ببطء ضد تيار مياه الفيضان المتدفق.

وأخيراً وبعد جهد وعناء شديدين وصلنا إلى مدخل ترعة المنصورة وفي مدخل الترعة قابلنا أول هاويس عليها وكان الماء يندفع بشدة وقد أصطفت بعض (القياسات) وهي مراكب الشحن الشراعية كبيرة الحجم لتأخذ دورها في عبور الهاويس ولكي تدخل الهاويس ببطء وحذر رغم إندفاع الماء فإن ربابنة هذه المراكب يلجؤون إلى طريقة لأبطاء سرعة المراكب باستخدام المخطاف الذي يعمل بحارثتها على غرسه في أرض الشاطئ وبذا تعمل مقاومة المخطاف في شق الأرض على أبطاء سرعة المراكب إلى السرعة المطلوبة.

رجونا عامل الهاويس أن يدخلنا في غير دورنا حتى لا يطول إنتظارنا خصوصاً وأن "بلبل" و "سمير" لن يشغلا حيزاً كبيراً من الهاويس فوافق العامل على ذلك ومررنا من الهاويس بسلام بعد أن أمسكنا في مؤخرة المركب (القياسة) التي كانت تسبقنا في دخول الهاويس.

وما كدنا نغادر الهاويس حتى ظهرت أمامنا ترعة المنصورة على حقيقتها وبدأ أمامنا منظر من أجمل ما شاهدت في حياتي إذ أن هذه الترعة قد غرس على جانبيها صفيين من أشجار الصفصاف البلدى (أم الشعور) وهي شجرة جميلة تزرع عادة على جسور القنوات والترع فتلمس أغصانها المتدلاة بأوراقها الكثيفة سطح الماء.

أعدنا استخدام المحرك الخارجى وعدنا إلى السير و "بلبل" في المقدمة يقطر خلفه "سمير" وسرنا يدفعنا التيار بسرعة ٤ كيلومترات في الساعة يضيف إليها المحرك الخارجى ٦ كيلومترات وبذا فإننا كنا نسير بسرعة ١٠ كيلومترات في الساعة وهي سرعة جيدة في مثل هذه الظروف.

وصلنا بلدة بشلا قرب الغروب ووجدنا كوبرى بشلا مغلقاً للملاحة فسلأنا بعض الأهالى عن ميعاد فتحه فأجابونا بأنه ليست هناك مواعيد محددة لفتحه ولكنه يفتح في العادة في الصباح ولما كان أسفل الكوبرى قريباً جداً من سطح ماء الترعة فلقد شرعنا في خفض الصوارى تماماً من سطح المركب وكذا (مظلات) القارين وما عليها من معدات ولقد استغرقت هذه العملية وقتاً طويلاً وأخذنا نسحب الزورقين تحت الكوبرى الذى أصطفت عليه مئات الأهالى لمشاهدة هذا المنظر العجيب وما كدنا نمر ونشرع في إعادة معدات القارين إليهما حتى رأينا الكوبرى خلفنا يفتح لمرور المراكب ويمكن أن نتصور ما أصابنا من خيبة أمل كبيرة لمشاهدة هذا المنظر خصوصاً وأنا كنا نقوم بعملية رفع الصوارى والمعدات وأعادتها بالتالى ونحن في منتهى التعب والمشقة لما أصابنا من عناء شديد نتيجة للمجهودات التى بذلناها خلال ذلك اليوم ولكن بإعادة التفكير في هذا الحادث من الناحية الكشفية نجد فيه بعض العزاء لأنه أعطى للكشافين فرصة للتدريب والعمل بالصبر وقوة التحمل في ظل هذه الظروف الشاقة.

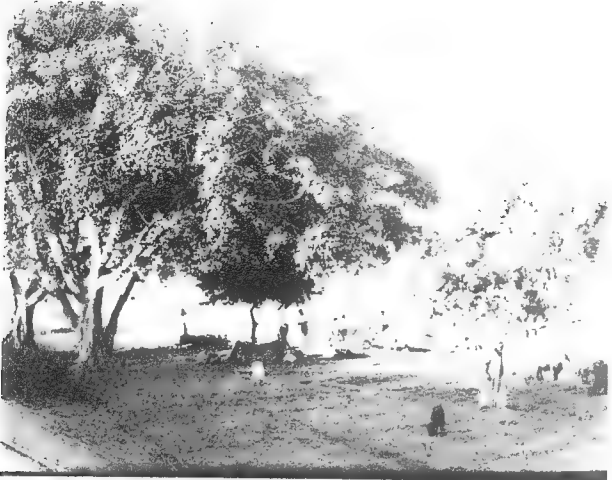
واصلنا السير بالحرك مسافة أربعة كيلومترات وكانت الشمس قد غربت وبدأ الظلام يخيم علينا تدريجياً فأخذنا في البحث عن مكان يصلح لاقامة معسكرنا على الشاطئ بعيداً عن القرى لأننا عقدنا العزم على ألا نصبح فرجة للمتطفلين.

وأخيراً وجدنا قطعة من الأرض مكشوفة تحت شجرة ضخمة من أشجار الجميز وبالنظر لحجم هذه الشجرة قدرت عمرها بما لا يقل عن مائتى عام ولذا أطلقنا على هذا المكان اسم معسكر شجرة الجميز.

رسينا بالزورقين وشرعنا في إنزال معدات المعسكر وما كدنا نفعل ذلك حتى شعرنا بهجوم البعوض علينا بقسوة لم تشهد لها مثيل طوال الرحلة وأقترح أحمد مصطفى أشعال بعض الحطب لطرد البعوض وفعلاً أوقد الكشافون ناراً في كوم ضخم من القش الجاف الذى جلبوه من هذه المنطقة لهذا الغرض ولكن الناموس زاد عقب إيقاد هذه النيران ويبدو أن ضوء النيران ليلاً يختذب البعوض من مسافات بعيدة.

ولم نشعر بأى راحة في تلك الليلة من شدة لدغ البعوض الذى دخل في كل الخيام كما تخلل الفتحات الصغيرة لناوسية فراشى نوع من البعوض الصغير الحجم الذى يلدغ بشدة ويترك أثراً في الجسم يضطر الإنسان إلى (هرش) مواضع لدغة فرة طويلة كما يصيب مواقع اللدغ بتورم في الجلد ولم يتمكن الكشافون من النوم داخل الخيام التى أمتلأت بالبعوض وفضلوا جميعاً النوم داخل أربطة الفراش في العراء وكان ذلك أخف وطأة بالنسبة لهم.





صورة رقم (١٥) المعسكر الذي اختزنه للميت تحت شجرة الجميز الضخمة على ترعة المنصورة



صورة رقم (١٦) (الجالسين) : إدريس - أحمد مصطفى - حسن حمزة - بشرى كامل بطرس  
(الواقفين) : إسماعيل وهبي - كراوية - سليم شكور

حاولت أن ألبس ملابس ثقيلة لتقيني من البعوض ولكنني لم أتحملها لشدة حرارة الجو وفي اللحظات التي كان يغلب النعاس على كنت أشعر بأشياء تتساقط فوق ناموسية فراشي وتحدث صوتاً عالياً عند سقوطها على أسقف الخيام وظننت في بادئ الأمر أن طير أبو قردان يعيش بكثرتة المعروفه في شجرة الجميز التي تعلونا ولكنني أطمأنيت بعد ذلك عندما لمست هذه الأشياء فوجدتها من ثمار الجميز وليست ما كنت أتوقعه.

## القيام من معسكر شجرة الجميز بترعة المنصورة والمبيت في حقل البطيخ بالبر الغربي للنيل شمال المنصورة

الأحد ٨ أغسطس :

قمنا مبكرين في الفجر وقد بلغ منا الأعياء حداً كبيراً من لدغ البعوض وقلة النوم ولم يكذب ينبلج ضوء الصباح حتى شرع البعوض في الانسحاب تاركاً أرض المعركة لعدو لا يقل شراسة ألا وهو الذباب. والذباب في هذه المنطقة يختلف في طبيعته عن الذباب المعروف في المدن. فحجم الذباب الذي يتصدى لنا هنا أصغر بعض الشيء كما أنه أليف جداً فلا يطير بمجرد عمل إشارة لهشه ويمتاز عن الذباب العادي بأنه بلدغ بطريقة تحدث ألماً شديداً. شرعنا في الإفطار ثم في فك خيام معسكرنا وفي هذه الفترة حضر راعيان ومعهما أغنامهما ويبدو أنهما اعتادوا الحضور إلى هذه المنطقة حيث أنها مرعى خصيب على حافة التربة.

فسألت أحدهما عن مدى بعد مدينة المنصورة من هذا المكان؟ وبدلاً من الرد المنتظر بتقدير المسافة بالكيلومترات أجاب الراعي الأول بأن المسافة تبلغ حوالى ست ساعات سيراً على الأقدام ولكن زميله أختار وحدة أخرى لتقدير المسافة فأجاب بأنه يفصلنا عن المنصورة ستة قروش في أتوبيس الشركة وترك الراعيان لذكائنا تحويل هذه الوحدات إلى الكيومترات.

بدأنا رحيلنا حوالى الساعة السابعة والنصف بعد أن أعددتنا المحرك الخارجى المثبت في "بلبل" الذى سار كالمعتاد يقطر خلفه "سمير". مررنا بسهولة من كوبرى طنامة ثم وصلنا بعد ذلك إلى قناطر (النايت) وهناك أنتهزنا فرصة أنتظار دورنا في دخول الهاويس وذهب كراوية لشراء ٤ جالون بتزين ولتر زيت للمحرك الخارجى الذى كاد ينفذ منه الوقود.

عبرنا الهاويس وبعد نصف ساعة تقريباً وصلنا إلى كوبرى عبد النبى وكان منسوب ذلك الكوبرى منخفضاً جداً وقررنا ألا نقوم بتكرار ما حدث لنا البارحة من خفض الصوارى وكل المعدات فوق سطح الزورقين ليتمكننا من المرور تحت مستوى الكوبرى إلا بعد التأكد أن الكوبرى لن يفتح وأرسلنا بعض الكشافين للبحث عن خفير الكوبرى ولكنهم عادوا بعد فترة وأخبرونا بأن خفير الكوبرى قد غادر البلدة ولذا لم نجد بداً عن خفض الصوارى وهى عملية طويلة وشاقة وبعد أن خفضنا صارى ومعدات "بلبل" ومر تحت الكوبرى وقد حدث أن حاولت الانتقال من مقدمة "بلبل" إلى مؤخرته وشرعت في السير على ظهر القارب وكان حذائي به بعض الطين فأنزلقته رجلى وسقطت في ترعة المنصورة وكان أول ما فعلته بأن بادرت بإخراج الأشياء التى يحتمل أن تتلف في جيوبى لدى تعرضها للإبتلال وكنت أضع فيها جهاز قياس شدة الضوء لاستخدامه أثناء التصوير وهو جهاز دقيق يتلفه التعرض للماء أو الرطوبة كما بادرت بإخراج محفظتى ولذا فإنه من الضروري في هذه المناسبات التى يتعرض فيها الإنسان للبلل أن يحتفظ الكشاف دائماً بمثل هذه الأشياء الدقيقة داخل كيس مصنوع من مادة لا تسمح بمرور الماء كمادة البلاستيك مثلاً.

عبرنا بعد ذلك عدة كبارى كان آخرها كوبرى سندوب وكان عبور هذه الكوبرين يحتوى على جانب كبير من الخطورة لتواجدهما خلف بعضهما في منحني تتدفق منه المياه بشدة.

بدأت مدينة المنصورة تلوح في الأفق واضحة بمبانيها الكبيرة والتى يختلف خط الأفق عندها اختلافاً واضحاً عما كنا نألفه من مناظر في الريف فخط الأفق في الريف مستقيم لا يقطع إستقامته إلا الأشجار والنخيل التى تبدو متناثرة هنا وهناك ولكن منظر خط الأفق في المنصورة يبدو كله مباني حديثة ومنها ما يصل إرتفاعه إلى عدة طوابق.

وصلنا إلى أول كبارى مدينة المنصورة وعبرناه حوالى الساعة الثانية ظهراً وهناك توقفنا بالقارين لاصلاح القلع الأمامى (فلوك) القارب "بلبل" وكذا القلع الكبير "كسمير" وأنتهزنا فرصة مرورنا بالمنصورة لشراء بعض التموين كما طلبت من كراوية أن يشتري لنا طعام طازج بدلاً من علب البلوييف والسلمون التى مجتهدا نفوسنا خصوصاً وأنا جميعاً بدأنا نفقد شهيتنا للأكل نتيجة لتكرار نفس الطعام في كل وجبه كما طلبت من بشرى أن يغير زجاجات المياه الغازية الفارغة التى كنا نستخدمها كإحتياطى لمياه الشرب أحياناً وللترفيه في بعض الاحيان فذهب بشرى واستبدل الزجاجات الفارغة بصنف ردىء

للغاية ولكن الكشافون أبدوا استيائهم من هذا الصنف فأمرت بشرى بالعودة لتغييره بصنف أحسن وفعلاً فعل ذلك.

ويدو أن كراوية كان أصلاً من المنصورة وله فيها أقارب كثيرون ولذا عمل لنا كدليل في شرح معالم المدينة التي كنا نمر بها. كما كان من حسن طالعنا أن تمكنا من عبور جميع الأهوسة المقامة هناك في ذلك اليوم وهو وقفة العيد لأننا لو تأخرنا لأى سبب لاضطررنا إلى البقاء ثلاث أيام العيد على الأقل حيث يتوقف العمل في هذه الأهوسة.

وبعد أن عبرنا جميع الكبارى نزلنا في النيل الذى يبدو جميلاً في هذه المدينة وكان شعورنا بعد الخروج من ترعة المنصورة والتي لا يزيد عرضها عن ٤٠ متراً إلى النيل العريض الذى يبلغ عرضه حوالى ٤٠٠ متراً كشعور من يخرج من حارة أو زقاق ضيق إلى شارع رئيسى وسط المدينة.

وقفنا قليلاً على ساحل النيل نصلح من أمر صواري القارين ونعيد تركيبهما بالتالى استعداداً للملاحة بالشرع ثانياً في النيل العريض والذى يسمح بذلك بسهولة.

وأنتهز الكشافون فترة وقوفنا فهرعوا لشراء بعض من الكارت بوستال ليرسلوها إلى أهاليهم وقد كتبوا عليها بعض الكلمات التى تطمئنهم على رحلتنا.

بدأنا السير بالشرع من المنصورة وكلفت لإدريس قيادة "سمير" حيث لاحظت أن أحمد مصطفى لم يكن على وفاق تام مع كراوية والواقع أن إدريس بما له من خبرة ومران سابقين في قيادة الزوارق الشراعية كان يعتبر الأصلح لهذه القيادة.

كانت الملاحة في النيل بعد الخروج من ترعة المنصورة أقرب إلى نزهة شراعية منه إلى رحلة سفر. والواقع أننا شعرنا بسعادة كبيرة بالعودة للملاحة في النيل ثانياً.

سار "بلبل" و "سمير" بالشرع يساعدهما التيار والريح بسرعة معقولة وقرب غروب الشمس أخذنا كالمعتاد في البحث عن مكان مناسب يصلح لاقامة معسكرنا والمبيت. وأخيراً عثرنا على بغيثنا هذه على البر الغربى للنيل وكان عبارة عن حقل أقتلع منه البطيخ حديثاً ووجدت صاحب الحقل هناك فاستأذناه في إقامة مخيمنا فرحب بذلك وسألته إذا كان البعوض يكثر في هذه المنطقة فرد بالايجاب ولكن شدته تتوقف على سرعة الرياح فخشيت أن يعاودنى أرق الليلة البارحة بسبب البعوض ولذا أمرت جميع الكشافين بعدم إضاءة أى أنوار قد تساعد على جلب البعوض اكتفاءً بضوء القمر الذى كان في الترييح الأول في هذا المساء.

وفي تلك الليلة اتخذت إحتياطات هامة ضد البعوض فنمت بملابس السفر ولم استبدلها بملابس النوم كما ليست جورباً طويلاً وفوقه الخذاء المطاط كما أحكمت إغلاق الناموسية بعد دخولي السرير مباشرة ولقد أفادت كل هذه الاحتياطات فائدة كبيرة فرحت في سبات عميق.

## ( أول أيام عيد الأضحى )

الإثنين ٩ أغسطس :

أيقظت الكشافين الساعة الخامسة صباحاً وقد عقدنا العزم على محاولة الوصول إلى رأس البر في نهاية ذاك اليوم مهما كلفنا ذلك من مجهود. وبدأنا العمل بهمة فقمنا بإنزال الصواري لتتمكن من عبور الكبارى التى ستقابلنا في الطريق خصوصاً وأن الريح كانت متقدمة تقريباً في ذلك الصباح ولذا قررنا إستخدام المحرك الخارجى. ورأينا شراء بعض البطيخ من صاحب الحقل كما راعينا أن ندفع ثمنه بسطاء أى لا نفاصل معه في الثمن كنوع من الترضية لقبوله إقامة معسكرنا على حافة حقله.

عبرنا مبكرين أسفل كوبرى	شبين	الساعة ٧٥٥
ثم بلدة	شرماح	الساعة ٨٥٥
ثم	رأس جزيرة شرباص	الساعة ١٠١٥
ثم	كفر أبو غالب	الساعة ١٠٣٠
ثم	فارسكور	الساعة ١١١٥
ثم بلدة	الحولانى	الساعة ١٢٠٠

وفي ذلك اليوم لاحظنا تبديل كبير في المناظر التى كانت مألوفة لنا والتي كنا نشاهدها يومياً من زوارقنا الصغيرة فالمنظر المألوف لنا هو أن نشاهد في الصباح الباكر النساء تنزلن وهن يحملن جرارهن إلى النيل ليملئن الماء ويغسلن حلل الطبخ مستخدمين الرمال والطين بدلاً من الصابون في نظافتها. أما الرجال في هذه الفترة فيهرعون إلى المصلى المقامة على حافة الترع أو النيل حيث يبدأون عملية الوضوء مرتكزين على قطعة كبيرة من الحجر أعدت لهذا الغرض وبعد الوضوء يؤدون شعائر الصلاة في المصلى التى

أقيمت في بقعة تعلو حجر الوضوء وتحاط هذه المصلى في أغلب الأحيان بسور من الغاب الجاف. حياة تبدو في منتهى البساطة والتواضع. ثم بعد ذلك يقبل الغلمان والفتيات يسبحون خلفهم الجاموس والماشية التي ينطلقون بها إلى حيث تعمل في الساقية أو النورج أو المحراث أو غير ذلك من أعمال الزراعة التي تتطلب لإدائها مجهوداً جسماني يزيد عن الطاقة البشرية والتي يديرها الفلاحون في العادة لأعمال أخرى متصلة بحياتهم الريفية مثل طحن الدقيق وعمل الخبز أو استخراج الجبن والسمن وبيع الفائض منه في سوق القرية. ثم نشاهد بعد ذلك العمال الزراعيون يحملون قووسهم فوق أكتافهم متجهين جماعات إلى الحقول التي يعملون فيها أجراً لدى أصحابها وفأس الفلاح هي كل ما يملك في هذا العالم من رأس مال وهو أداة الانتاج الوحيدة التي تمكنه ميزانيته المتواضعة جداً من امتلاكها ويقبل خلف هؤلاء الأطفال والبنات الذين يسيروا في شكل طاوور خلف رجل يحمل علماً صغيراً مركب فوق قطعة من الغاب وهذا الرجل هو المتعهد الذي يقوم بجمعهم من بيوتهم والتوجه بهم إلى الحقول السابق التعاقد على العمل بها. وفي هذه الأثناء نشاهد من الفلاحين من يركب حماراً وقد وضع فوق ظهره طنبور (آلة لرفع المياه على شكل أنبوية ضخمة الحجم يبلغ قطرها حوالي ٦٠ سنتيمتراً وطولها حوالي ٣ أمتار) ويشكل الطنبور في هذا الوضع خطراً على حركة المرور. أو يحمل محراثاً فوق ظهر الحمار المسكين الذي يسير في هذه الأحوال وقد تقوس ظهره تحت ثقل الأوزان التي يحملها وبين كل فترة وأخرى نرى جراراً ربما كان ملكاً لأحد الموسرين الذين تمكنهم ميزانيتهم من تملكه. ثم تخف حركة مرور المشاهد فوق الطرق الزراعية وتبدأ بعد ذلك حركة مرور سيارات النقل التي تقوم بنقل المحاصيل الزراعية إلى المدن والعودة منها بما يلزم أهل الريف من مواد تموينية أو آلات زراعية أو مخصبات أو مبيدات حشرية ... الخ...

وتسير الحياة على هذه الوتيرة طوال النهار حتى فترة الغروب عندما نشاهد جموع المشاهد الذين كانوا متجهين في الصباح إلى عملهم قد عادوا في المساء إلى بيوتهم ولكن يلاحظ الإنسان الفرق واضح على درجة نشاطهم الذي نقص كثيراً عما كان الحال عليه في الصباح وكذا سرعة سيرهم التي تكون قد بطئت بشكل ملحوظ عن سرعة الصباح نتيجة للعرق والجهد الذي بُذل في الحقل. هذا الجهد الذي يترجم إلى أرقام الانتاج الزراعي والذي يعتبر الدعامة الرئيسية في صرح البلاد الاقتصادي. هذه هي المناظر التي ألفنا رؤيتها في رحلتنا منذ بدناها حتى ذلك اليوم.

أما في يومنا هذا بالذات فلقد لمسنا تبديل واضح في حياة الريف التي انقطع فيها ذلك النظام اليومي الرتيب الذي لم يتغير ولم يتبدل منذ بدأنا رحلتنا فجميع القوم من

أطفال ونساء ورجال قد توقعوا عن الذهاب إلى عملهم المعتاد وبدلاً من ذلك ليسوا أحدث ملابسهم بألوانها الزاهية فهذه الفتاه تلبس فستاناً أحمر لون الورد وتلبس أصفر لون الذهب وثالثة أخضر لون الزرع وهكذا. كما شاهدنا المراجع وقد أقيمت في القرى التي مررنا بها وسمعنا صوت الزمامير والصفافير التي أخذ الأطفال يطلقون الأصوات فيها بغير حساب أو نغم منتظم وهنا علمنا أن العيد هو الذى أحدث هذا التغيير الشامل في حياة الريف. أما بالنسبة لنا فكان ذلك اليوم لا يختلف عن باقى الأيام بالنسبة لخط السير الذى اتبعناه منذ بدء الرحلة.

وتصادف في ذلك اليوم أن انعدم الريح واشتدت حرارة الشمس وكنا نلجأ إلى التخلص من وطأة حرارتها بتخفيف الملابس تارة وبرش أجسامنا بمياه النيل الباردة تارة أخرى أما لإدريس فلقد أحضر معه قبعة من الخوص ذات حافة عريضة جداً وكان منظرها فوق رأسه أقرب إلى المظلة منها إلى القبعة.

## حادث سد فارسكور

وحوالى الظهر اقترنا من سد فارسكور وهو عبارة عن سد ترابى تقيمه مصلحة الري في نهاية فترة فيضان النيل أى في شهر نوفمبر من كل عام ويستمر هذا السد فاصلاً لمياه النيل عن مياه البحر بفارق حوالى المتر تقريباً بين منسوب مياه النيل التى تعلو على منسوب مياه البحر ويستمر الحال على هذا المنوال حتى شهر أغسطس من العام التالى عندما تبدأ مياه الفيضان في الوصول إلى فارسكور وهنا يزال السد الترابى بطريقة بسيطة للغاية وذلك بحفر فتحة صغيرة في منتصف السد فتندفق مياه النيل منها بقوة إندفاع مياه النيل تأخذ في النحر إلى جانبي الفتحة التى تأخذ في الاتساع إلى أن يتلاشى السد تماماً بعد بضعة أيام.

وتشاء الصدف أننا عندما وصلنا بزورقنا إلى مكان سد فارسكور لم يكن قد مضى على عمل هذه الفتحة سوى بضع أيام ولم تكن الفتحة في هذا السد قد اتسعت بدرجة كافية تسمح بموازنة مستوى سطح مياه النيل المندفعة بفعل الفيضان من الناحية القبلية لذلك السد الترابى بمياه البحر في الناحية البحرية منه. ولكن ماكدنا نقرب من الفتحة وكان الزورق "بلبل" كما سبق أن ذكرنا يسير في المقدمة بقوة دفع المحرك الخارجى ويسحب خلفه الزورق "سمير" حتى وجدت أن هناك فارقاً بين منسوب المياه يقدر بحوالى ٤٠ سنتيمتراً وأن مياه النيل تندفق بشدة من هذه الفتحة محدثة دوامة فظيعة

حادث اندفاع الغاز بين السيل  
وحمير في فتحة سد فارسكرور  
داخل الدوامة المائية

نقطة الدوران

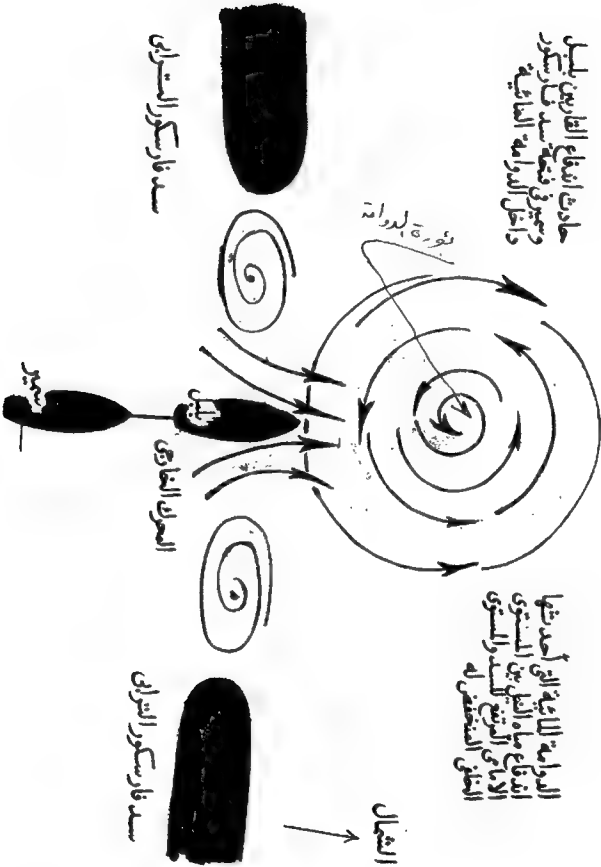
الدوامة المائية التي أحدثتها  
اندفاع مياه النيل بين المستوى  
الأسفل المرتفع للسد والمستوى  
الأسفل المنخفض له

الشمال



سد فارسكرور المتراخي

سد فارسكرور المتراخي



صورة رقم (١٧)



الشكل تدور في إتجاه حلزوني والذي كان قريب الشبه بيالوعة ضخمة الحجم وقد انخفض مركزها بحوالى النصف متر عن سطح الماء المحيط بها.

فوجئت بهذا المنظر وكنت أقود "بلبل" في المقدمة ولم يكن هناك فرصة للتراجع أو العودة ووجدت أن خير الطرق هو الاندفاع بأقصى قوة المحرك محاولين الخلاص من هذه الدوامة. ولكن "بلبل" ما كاد يندفع من فتحة السد حتى دفعته شدة تدفق الماء إلى مركز الدوامة وهي أكثر المناطق خطراً حيث يدور الماء فيها بشدة محدثاً فراغاً في مركز الدوامة قد يلتهم فيها الماء الشديد الدوران الزورق بأكمله وما كاد القارب "بلبل" يقترب من مركز الدوامة حتى شرع في الدوران في إتجاه الدوامة.

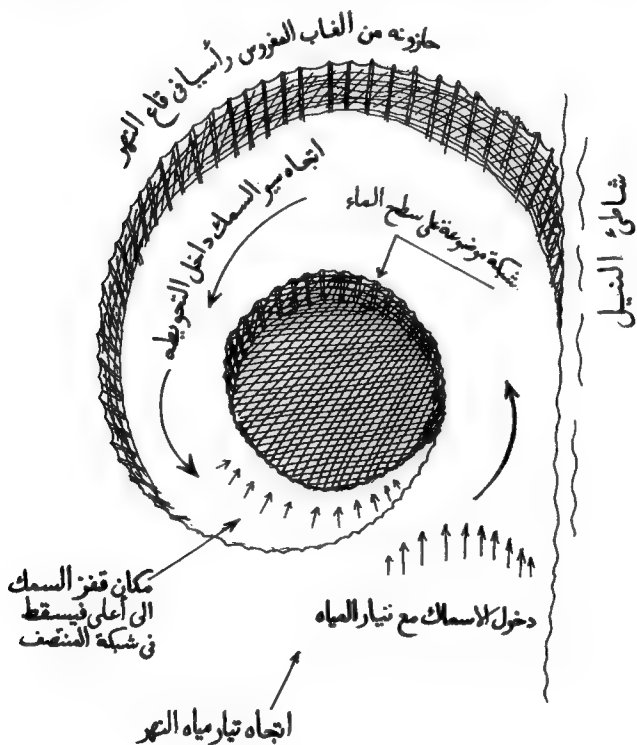
ولقد بلغ بي الخوف في هذه اللحظة مبلغاً عظيماً إذ خشيت أن يصطدم الزورق "بلبل" بالزورق "سمير" أثناء دوراننا في هذه الزوامة المائية كما خشيت أكثر من ذلك أن ينقطع الحبل الذى يربط الزورق "بلبل" بـ "سمير" فتلتهم فوهة هذه الدوامة الزورق "سمير" ولكن الله كتب لنا النجاة من هذا الخطر المحقق وأخذ الزورقان يتبع أحدهما الآخر يدوران أولاً في دائرة ضيقة ولكن بقوة المحرك الخارجى أمكن دفع "بلبل" إلى حافة الدوامة الخارجى بفعل القوة الطاردة المركزية جاذباً خلفه "سمير" فدار في دائرة أوسع ثم في دائرة أوسع وهكذا مبتعداً عن مركز الدوامة الخطر. وأخذت أصلى في سرى شاكرًا للمولى سبحانه وتعالى أن تولانا برعايته وأنقذنا من هذا الخطر المحقق.

وصلنا بعد ذلك كوبرى دمياط ووقفنا على الجانب الغربى منه وظل جسمى ينتفض لفترة ليست بالقصيرة من هول ما تعرضنا له في هذا الحادث. نعيد تركيب صوارى المراكب لاستخدام الشراع خصوصاً وأن الريح أخذ يشتد في فترة بعد الظهر كما أنتهز الكشافون هذه الفرصة لترتيب معدات الزورقين كما شرعوا في القيام بأعمال النظافة تمهيداً لدخول رأس البر والتي بالوصول إليه تنتهى المرحلة النيلية من رحلتنا.

أنطلقنا في طريقنا إلى رأس البر وكان لا بد لنا من الملاحاة بطريقة (يصفح ويصلح) (أنظر البند ٣ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) أى نسير ضد إتجاه الريح في طريق متعرج. ولما كان أقصى درجة يمكن للقارب الشراعى أن يقترب فيها من إتجاه الريح هو ٦٠ درجة لذا لزم الأمر أن نسير دائماً في إتجاه ينحرف بهذه الزاوية تارة ذات اليمين وأخرى ذات اليسار من الاتجاه الذى تهب منه الريح ولكن رغم ذلك فقد كنا نسير بسرعة كبيرة نسبياً نظراً لمساعدة تيار مياه الفيضان من ناحية ولشدة الريح المناسبة من ناحية أخرى.

## صيد السمك بطريقة التحويطة

وفي كل مرة تقترب فيها من الشاطئ نشرع في تغيير إتجاه الزورق كنا نشاهد الطريقة التي يتبعها أهالي هذه المنطقة في صيد الأسماك وهى طريقة لا تخلو من الطرافة حيث أنها لا تستخدم في مناطق أخرى فهم يقيمون نوع من الشباك على شاطئ النيل مقام على دعائم من البوص (أنظر الشكل رقم ١٨) ويصل أسفل هذه الشباك إلى قاع



صورة رقم (١٨) الصيد بطريقة التحويطة

النيل في مياه لا يزيد عمقها عن متراً واحداً أو مترين وبهذه الشباك فتحة تعترض مجرى النهر وتنتهى من ناحية البر بشكل حلزوني لولبي. وفي محور هذا الحلزون تنصب شبكة أفقية تغطي مسطح هذا المحور والذي يبلغ قطره حوالى المتر تقريباً. أما طريقة الصيد بهذا النوع من الشباك فإن السمك الذى يسير بجوار الشاطئ يدخل من فتحة الشباك التى تعترض مجرى النيل ويضطر السمك إلى السير في اتجاه الشباك التى لا تسمح (بماجتها) أى عيونها بخروج السمك منها ويدور السمك مع الشبك إلى أن يصل إلى المركز الحلزوني حيث يضيق عليه خناق الشبك من كل جانب وبذا يصعب عليه الخروج ثانياً من هذا المأزق فيلجأ السمك في محاولته اليائسه للنجاة إلى القفز إلى أعلا لتخطى هذه الشباك فيسقط في الشبكة الأفقية والتى أقيمت خصيصاً لهذا الغرض وكأنه المستجير من الرمضاء بالنار ويقى في هذا الوضع إلى أن يحضر الصياد فيمسك بما يتجمع من أسماك في الشبكة الأفقية والذي غالباً ما يكون قد فارق الحياة بعد سقوطه في هذه الشبكة يوضع دقائق وتسمى طريقة الصيد هذه (بالتحويطة) ولقد علمنا فيما بعد أنها من طرق الصيد الغير قانونية والغير مسموح باستخدامها.

## الوصول إلى رأس البر

وصلنا إلى رأس البر بعد غروب الشمس بقليل وربطنا الزورقين على كورنيش النيل وأقمنا معسكرنا هناك أمام المكان الذى رسونا فيه بعد أن حصلنا على إذن خاص بذلك وفي تلك الليلة أبدل الكشافون ملابس العمل التى كانوا يلبسونها طوال السفر بالزى الرسمى للكشافة البحرية ونزلوا للفسحة التى يستحقونها عن جدارة بلا شك ولم تمض فترة وجيزة حتى سرى نبأ وصول الكشافون البحريون بزوارقهم الصغيرة من القاهرة من أقصى رأس البر إلى أقصاها وأخذ المصيفون يردون زرافات للفرجة على المعسكر الذى أقامه الكشافون على شاطئ النيل وعلى الزورقين الصغيرين "ببل" و "سمير" كما أخذوا يمتطون الكشافين بأسلكتهم عن المدة التى أستغرقناها للحضور من القاهرة وما هى الحوادث التى صادفتهم في الطريق وطرق التموين... الخ...

ولا شك أن كل ذلك كان مظاهرة كبيرة للدعاية لحركة الكشف البحرى. وفي تلك الليلة دعانى كراوية إلى عشة مصيف أقامها أقاربه حيث أكرموا وفادتى وأصروا على مبيتنا في بيتهم المريح ولا شك أن ذلك كان نوع من التغير عن المبيت في المعسكر

المؤقت الذى كنا نقيمه كل ليلة في مكان مختلف وأن كان يخالف ذلك النظام الذى وضعناه من بدء الرحلة والذى يقضى بضرورة تواجد الجميع في معسكر واحد أثناء السفر بالرحلة.

## ثانى أيام العيد برأس البر

الثلاثاء ١٠ أغسطس :

اعتبرنا هذا اليوم أجازة ولذا لم نوقظ الكشافين في العياد الذى تعودنا عليه أثناء الرحلة وهو حوالى الساعة الخامسة صباحاً.

توجهت إلى مركز خفر السواحل بعزبة البرج على ضفة النيل الشرقية والمواجهة لرأس البر وأصطحبت معى كراوية الذى فكرت في قيامه بأعمال قائد ثان هذه الرحلة إذا رغب في الاستمرار معنا حتى نهايتها. ولدى المركز وجدنا إشارة من رئاسة خفر السواحل بالسماح لنا بالخروج من بوغاز رأس البر. كما وجدنا إشارة بالتنبؤ الجوى عن حالة الطقس خلال الأربعة وعشرون ساعة القادمة وكنت قد أتفقت مع مدير عام مصلحة الارصاد الجوية على أن يوافينا بحالة الطقس وأن يرسل لنا إشارة بالتنبؤات الجوية أولاً بأول كما تركت له خط سير رحلتنا ليوافينا بها أينما ذهبنا ويسرنى أن أذكر أن النشرة الجوية لحالة البحر أصبحت جزءاً الآن متمماً للنشرة الأذاعية للأخبار ويكفى أن يستمع الإنسان للأخبار أن يلم بحالة الطقس وحالة البحر ولا شك أن ذلك مفيد جداً خصوصاً للصيادين في عرض البحر وكذا للذين يقومون برحلات بحرية.

عدت مع كراوية من مركز خفر السواحل بعزبة البرج إلى رأس البر حيث أنتهزت هذه الفرصة لأقوم بجولة في المدينة بواسطة السيارة الجيب التى نظمت على شكل أوتوبيس صغير وتعرف هناك باسم (تاف تاف) ولقد أعطتني هذه الجولة فكرة عن مدى امتداد مصيف رأس البر وعن النشاط الكبير الذى يسود هذا المصيف في فترة الصيف. وكان أهم مالفت نظرى هو قيام طلبة المدارس الذين يحضرون للتصيف في رأس البر بدور سائقي هذه السيارات وكذا بدور الكومسارية كما لاحظت أن الكثير من الطلبة والكشافين يعملون في الحال العامة بهذا المصيف ليكسبوا عيشهم خلال فترة الاجازة من ناحية ولقضاء فترة الصيف في مصيف جميل مثل رأس البر من ناحية أخرى. ولا شك أن مثل هذه الأعمال التى يقوم بها شبابنا لكسب عيشه في فترة اجازته الجديرة بالتشجيع

وياحبذا لو أمكن لحركة الكشافة في مصر أن تهتم بهذا اللون من النشاط وأن توجه الكشافين للمساهمة في هذه الأعمال الموسمية التي تحتاج لعدد كبير من الأيدي العاملة لفترة محدودة من الزمن تتفق ومواعيد أجازة الكشافين مثل توزيع البريد في المواسم والأعياد والعمل في المصايف خلال فصل الصيف إلى غير ذلك من الخدمات التي تناسب الكشافين. ولاحظت أن اليوم كان عاصفاً وعند عودتنا لمعسكر الكشافة البحرية علمت من الكشافين أن البوليس قد أقتاد كل من إدريس قريش وحسن حمزة إلى القسم لمخالفتهم الأوامر التي تقضى بعدم السباحة داخل البحر لمسافة تبعد كثيراً عن الشاطئ نظراً لهماج البحر فتوجهت إلى قسم البوليس وأعتذرت لضابط البوليس الذي كان قد شرع في تحرير محضر مخالفة لكل منهما لدخولهما في البحر مسافة بعيدة ولم ينتبها لاشارة حارس شاطئ الذي ظل مدة طويلة يصفر لهما للعودة إلى البر وبسؤال كل من إدريس وحسن حمزة عما حدث فأجابني إدريس بأنه نزل ومعه حسن حمزة إلى الشاطئ للاستحمام ولم يمنعهما حارس الشاطئ ورأى أن يسبحا داخل البحر مسافة طويلة كنوع من التدريب وفعلاً ابتعدا عن الساحل ولم يسمعا صفارة حارس الشاطئ الذي أقتادهما لدى خروجهما إلى نقطة البوليس.

وعلمت من حسن حمزة أنهما ابتعدا عن الشاطئ مسافة طويلة إلى أن وصلا إلى قرب الخط الذي يفصل مياه فيضان النيل عن مياه البحر وفي هذه المنطقة تكثر الأسماك ويعقبها الدرافيل البحرية وأن ما أزعجها هو مشاهدة أحد هذه الدرافيل قريباً منهما فعادا سباحة إلى البر بأقصى ما يستطيعان من قوة وعلى كل حال فلقد كان هذا الحادث درساً لكل منهما.

قابلت في ذلك اليوم زميلي الأميرالاي (العميد) محمد شكرى وكان يعمل في ذلك الحين مديراً للتموين في منطقة دمياط ورأس البر ودعاني إلى حفل عشاء قد دعا إليه السادة المهندس الشرباصى وزير الأشغال والرى وكذا وزير التموين ومحافظ دمياط وحكمدارها وعدد كبير من الشخصيات التي تصادف وجودها في رأس البر في ذلك الحين.

وعند العودة من العشاء كان الريح قد اشتد كثيراً عنه في الصباح ووجدت إشارة بمعسكرنا من مصلحة خفر السواحل بعدم السفر في اليوم التالى لعدم ملائمة الظروف الجوية وقضيت تلك الليلة مع الكشافين بالمعسكر.

## القيام من رأس البر إلى حمصة

الأربعاء ١١ أغسطس :

قمت مبكراً كالعتاد ودهشت جداً لسكون الريح الذى توقعت بما شاهدناه في المساء أن يتحول في هذا الصباح إلى عاصفة ولكن الريح خفف كثيراً من سرعته التى هبطت إلى نسيم هادىء كما أنه غير إتجاه هبوبه من الاتجاه المعتاد وهو الشمال الغربى إلى الجنوب الغربى ويسمى هذا النوع من الريح في لغة بحارة أهل هذه المنطقة باسم (كَبَش).

ذهبت إلى نقطة خفر السواحل واستطلعت رأى المسئولين هناك في الرحيل في ذلك اليوم فأجابوا بأنه من الممكن لنا أن نرحل في مثل هذا الجو فعدت إلى حيث عسكرنا وأيقظت الكشافين وأخبرتهم بعزمنا على الرحيل فوراً بدلاً من الانتظار في رأس البر مدة أطول.

وفعلاً بدأنا الاستعداد للرحيل فقمنا بفك خيام المعسكر ونقلها إلى الزورقين وبدأنا عملية التموين بالمياه وغير ذلك من الاستعدادات اللازمة لبدء الرحلة. كما أرسلت إلى ابراهيم كراوية الذى كان يبيت في منزل أقاربه في رأس البر وقد حضر إلينا ولكنه اعتذر عن عدم إمكانية استئناف الرحلة معنا لاضطراره للعودة إلى القاهرة لعذر طارئ ولقد استنتج بعض الكشافين أنه ربما أنتحل هذا العذر بناء على نصيحة أقاربه الذين شعروا بأن السفر في البحر إلى مرسى مطروح في قوارب بهذا الحجم أمر لا يبعث على الاطمئنان. ولكن كل ذلك لم يثبط من عزمنا على الاستمرار في رحلتنا.

وقبل قيامنا من مرسانا حضر إلينا أحد المراكيبه وكان راسياً بفلوكة نزهة شرعية إلى جوارنا ونصحنا بعدم الخروج في مثل هذا الريح الضعيف وأنه من الأفضل لنا الانتظار بعض الوقت حتى يتغير إتجاه الريح ويشتد بعض الشيء لأن مثل هذا الريح (البش) لا يساعد على الخروج من البوغاز بسهولة ولكن لم أعر رأى هذا الرجل المحنك اهتماماً اعتماداً على نصيحة رجال خفر السواحل الذين كانوا يجذبوا خروجنا في ذلك الوقت. بدأنا الرحيل الساعة السابعة والنصف صباحاً ومررنا برجال خفر السواحل الذين تمناؤا لنا كل التوفيق في رحلتنا.

وما كدنا نقرب من بوغاز رأس البر حتى بدأنا أولى مغامرات ذلك اليوم لأن فتحة

البوغاز التي تسمح بمرور المراكب ضيقة للغاية ويحدها من الجانبين أرض طينية ضحلة نتيجة لرسوب طمي النيل في هذه المنطقة وتتجه فتحة البوغاز في إتجاه شمال الغرب. ولما كان دفع تياره مياه الفيضان في إتجاه الشمال لذا فإن الاعتماد على دفع مياه الفيضان وحده سوف يورطنا في الجانب الأيمن الضحل لفتحة البوغاز ولكي تتمكن من الخروج من هذه الفتحة الضيقة يلزمنا ربح قوية لتدفع القارب في إتجاه فتحة البوغاز.

ولكن لسوء الحظ لم يكن الريح في لحظة خروجنا من الشدة بحيث يدفعنا في الاتجاه المطلوب وهو إتجاه فتحة البوغاز وعلى ذلك أخذت مياه النيل تدفعنا نحو الأرض الضحلة وما يزيد من خطورة هذه المنطقة أن تلاقى مياه الفيضان المحملة بالطمي مع مياه البحر التي تندفع نحو الشاطئ أن يتكون نوع من الموج كبير الحجم تتقارب قممه من بعضها البعض وفي ذلك خطورة كبيرة على القوارب التي في حجم "بلبل" و "سمير" وفعلاً ما كدنا نصل إلى هذه المنطقة حتى أخذ الموج ينزلق تحت "بلبل" الذي أخذ يتأرجح بشدة على جانبيه وفي هذه الفترة كانت تهاجم "بلبل" الموجات المتتالية مما غطى سطحه بالماء وزادت من تأرجحه ذات اليمين وذات اليسار وفي لحظات ظننا أن القارب على وشك الانقلاب ولكن الله سلم وفي هذه اللحظة تمكنت من تغيير إتجاه القارب نحو الغرب في إتجاه الرأس الحجري الذي بقي فتحة البوغاز وكان هناك جمع من الصيادين والأهالي واقفين عند ذلك الرأس الحجري وقد أخذوا يصرخون علينا وكل منهم يعطى تعليمات مختلفة ولكن لم نعرها أى اهتمام وكان كل اهتمامنا موجهاً إلى محاولة الاستفادة من الريح ليدفعنا في عكس الاتجاه الذي تدفعنا فيه مياه الفيضان نحو الرأس الحجري الذي يحمي البوغاز وأخذ القارب يقترب بسرعة من الصخور وهنا علا صياح الواقفين بالابتعاد عن الأحجار. فطلبت من بشرى أن يتناول مجدافاً صغيراً ويذهب إلى مقدمة "بلبل" ليدير مقدمته نحو اليمين حيث أن دفة "بلبل" أصبحت عديمة الجدوى أثناء أندفاعنا مع تيار النيل وهنا حدثت النجدة التي أنتظرناها فترة طويلة فتمكن بشرى من إدارة مقدمة "بلبل" وتمكننا من الافادة من النسيم البسيط الذي حملنا في الاتجاه الصحيح لفتحة البوغاز. ونظرت خلفي لأشاهد "سمير" يمر بنفس المحنة التي أجتزناها ولكن بشكل مضاعف فلقد أخذ يتأرجح بشدة وسط الموج الذي أخذ يعلو سطحه لدرجة أنني ظننت أنه على وشك الغرق.

أخذنا نتجه إلى داخل البحر بعيداً عن الشاطئ بقوة دفع النسيم الذي كان يعتدل تارة فيدفعنا ويهدأ تارة أخرى فيتركنا فريسة لتيار البحر الأبيض المتوسط الذي يندفع من الغرب إلى الشرق بسرعة عقدة واحدة تقريباً (١/٢ ١ كيلومتراً في الساعة) إلى أن

وصلنا إلى خط تلاقي مياه الفيضان بمياه البحر وهذا الخط يسير في البحر على شكل مروحة ضخمة الحجم مركزها مصب النيل في رأس البر وأطرافها تسير على شكل قوس ضخم داخل البحر ويعتبر هذا المنظر من أعجب المناظر الجديرة بالرؤية ففيه يظهر بوضوح ماء الفيضان بلونه البنى الداكن يجاوره ماء البحر بلونه الأزرق الشفاف وكنت أتصور قبل ذلك أن مياه الفيضان عندما تصب في البحر تأخذ في الاختلاط تدريجياً إلى أن تتلاشى في مياه البحر المالحة ولكن ما شاهدناه كان عكس هذا الافتراض تماماً فلقد رأينا أن مياه فيضان النيل تبقى محملة بطميها وتظل محتفظة بقوامها ولونها الداكن لا يفصلها شيء عن مياه البحر ألا خط رفيع جداً بحيث أننا لو شاهدنا سمكة ترم في هذه المنطقة لرأينا نصفها واضحاً في مياه البحر الشفافة ولاختفت رأسها تماماً في مياه فيضان النيل المعتمة.

وعلى هذا الخط الفاصل بين مياه الفيضان ومياه البحر يرسى الصيادون بمراكبهم الصغيرة ويصطادون السمك مستخدمون السنار ويبدو أن هذه الطريقة مجزية في وقت الفيضان حيث ينجذب سمك البحر إلى مياه الفيضان المحملة بالكثير من المواد العضوية والتي تصلح غذاءً "دسماً" له.

كما لا حظنا أنه يوجد في هذه المنطقة الكثير من سمك الدرفيل وهو دليل آخر على كثرة الأسماك هناك حيث يتغذى الدرفيل على هذه الأسماك كما يتكاثر الطائر المعروف باسم النورس وهذا التكاثر دليل إضافي على كثرة الأسماك.

بدء النسيم يشتد بعض الشيء كما أخذ يهب من جهة الغرب أى ضد الاتجاه الذى نسير فيه ولذا أخذنا نسير في طريق متعرج (نصفح ونصلح) ولكن ما كنا نكسبه من تقدم بهذه الطريقة كان يضع بسبب التيار الذى يدفعنا نحو الخلف. وبعد قليل وجدنا أن زورقنا قد أخذنا في التقهقر في عكس الاتجاه الذى نود السير فيه وهو إتجاه الغرب ففكرت في هذه اللحظة في استخدام المحرك الخارجى ولكنى وجدت أن الوقت غير مناسب نظراً لوجود الأمواج التى تعوق استخدام المحرك. كما لا حظت أن بشرى قد أصابه دوار البحر وقد بدت أعراضه عليه وتغير لون وجهه فطلبت إليه أن يرقد في أرضية المركب ليسترخ ففعل ذلك. ولم نجد حلاً لوقف تقهقر "بلبل" سوى أن نستخدم المجاديف لمساعدة الشراع فأمسكت بمجداف كما أمسك حسن حمزة بمجداف آخر ووقف سليم شكور على الدفة وأخذنا نجدف بأقصى قوانا لنساعد الشراع وفعلنا ظهر تأثير ذلك بعد قليل وتمكننا من وقف اندفاع "بلبل" إلى الخلف ثم أشتد النسيم قليلاً كما



تغير إتجاهه نحو الشمال الغربي فساعد ذلك على دفعنا إلى الأمام وظللنا نجتدف على هذه المتوال إلى أن أجتزنا رأس البر بمسافة ثلاثة كيلومترات تقريباً قطعناها في حوالى الساعتين والنصف. وهنا لاح أمامنا في الأفق بناء ضخم الحجم وبعد الرجوع إلى الخريطة علمت أنه مبنى الطابية رقم (١) وهنا يجدر بنا أن نلاحظ أنه يوجد عدد كبير من الطوابى (القلع) القديمة بدء التفكير فيها وأقامة بعضها في عهد محمد على باشا ولكن لم يتم أنشاؤها جميعاً إلا بعد منتصف القرن الماضى وكان الغرض منها حماية الشواطىء المصرية ضد الغزو الأجنبى ولكن رغم المصاريف الضخمة التى صرفت على هذه القلاع الثابتة فلم يثبت أنها أفادت في أى عمليات حربية منذ ذلك العهد حتى وقتنا هذا.

طلبت من سليم شكور الذى كان يقود دفة القارب "بلبل" أن يجعل الطابية (١) هدفه وأن يسير في أتجاهها ولقد فعل ذلك سليم بإتقان ودقة عظيمين وأن الإنسان ليدش من السرعة الكبيرة التى يتمكن فيها صغار الكشافين البحريين من التدريب على أعمال فنون البحر وأن يتقنوها إذا منحوا الفرصة اللازمة ووضعوا من رؤسائهم موضع الثقة.

وصلنا الطابية رقم (١) الساعة الحادية عشرة تقريباً ولو كان الريح تهب من لحظة خروجنا من البوغاز في الاتجاه المعتاد ويسرعة معتدلة لوصولنا إلى موقع الطابية رقم (١) في مدى ساعة ونصف تقريباً.

بدأت سرعة الريح تشتد بعد ذلك وبدأ الزورقين يسيران بسرعة أكبر مما أصبحت لا حاجة بنا لمعاونة الشراع بإستخدام المجاديف لمساعدة الزورق على شق طريقه ضد التيار البحرى صورة رقم (١٩). ومررنا بعد ذلك بما ظننا أنها الطابية رقم (٢) ثم بعد ذلك بالطابية رقم (٤،٣) وحوالى الساعة الثالثة وصلنا إلى منطقة ظننت أنها بلطيم في بادىء الأمر لأننا وجدنا بها مصرف كبير وقد رست فيه بعض مراكب الصيد الشراعية.

وفي هذه الأثناء كان قد تجمع في قاع الزورق "بلبل" كمية كبيرة من المياه التى تسربت من الرذاذ الذى تقوم بلفحه أمواج البحر العالية عند اصطدامها بجوانب الزورق وذلك بجانب ما يتسرب من المياه بين الألواح الخشبية المبطنة لجوانبه ولم يكن لدينا من وسيلة لنزع هذه المياه سوى جردل صغير. فطلبت من سليم شكور أن يقوم بنزع هذه المياه فوافق سليم على ذلك بشرط أنه بعد أن يقوم بنزع الماء مائة مرة بالجرادل أن أقوم أنا بدورى بنزع ما يتبقى من الماء مائة مرة أخرى. فاستغربت أن يطلب منى هذا الطفل ذلك



صورة رقم (١٩)  
أول خروج للقارين "بلبل" و "سمير" إلى عرض البحر

ومع أنني بصفتي قائد المركب بإمكانى أن أرفض هذا الشرط أو أن أكلف أى من زميليه حسن حمزة أو بشرى بذلك ولكننى رغم ذلك قبلت هذا الشرط. ولقد ترك قبولى ذلك في نفس سليم أثراً عميقاً. أما بالنسبة لى فأنتى لم أعر هذا الموضوع أى اهتمام لدرجة أننى نسيت تماماً هذا الموضوع الذى أعتبرته أمراً بسيطاً لا يستحق التسجيل في مذكراتى. أما بالنسبة لسليم فإنه لم ينس هذا الأمر بل بقى في ذاكرته لسنين طويلة بعد ذلك. وأخيراً عندما أمكنتى الحصول على عنوان سليم بأمرىكا اتصلت به عام ١٩٩٤ لا تقصى أخباره فرد على بخطاب رقيق ذكرنى فيه بذلك الحادث الذى لم ينسه وأعتبره إحدى الدروس الهامة في القيادة الحكيمة التى تعلمها وأضاف بأن هذه الدروس العملية في القيادة التى تعلمها خلال رحلتنا البحرية التى دامت قرابة الخمسة والأربعين يوماً كان لها الفضل في تشكيل حياته والتى وصل بفضلها إلى أعلا المناصب بانتخابه رئيساً لمجلس إدارة شركة (American Hydro Incorp.) التى أصبحت من أهم وأعظم الشركات الأمريكية في صناعة التوربينات الهيدروليكية. إذ أنها في الواقع امتداد لشركة أليس شالمرز العالمية التى عهدت إلى سليم شكور عام ١٩٨٥ بتجديد توربينات السد العالى عندما أعتراها بعض التآكل بعد ربع قرن تقريباً من تشغيلها والتى حضر بسببها سليم شكور إلى مصر وأشرف على هذا العمل الهام والذى ذكرته الصحف المصرية في حينه.

وعندما قمت بإعادة كتابة مذكرات هذا الكتاب اتصلت بالكثير من الذين اشتركوا في هذه الرحلة عام ١٩٥٤ بأمل أن يمدونى بما يذكرونه من أحداث تركت أثراً عميقاً في ذاكراتهم لم تطمسه بعد عوامل الزمن الذى تخطى الأربعون عاماً ولكن قلة ضئيلة

هى التى تمكنت من امدادى بأى اضافات تزيد عما كنت قد سجلته خلال الرحلة.

ولكن سليم شكور كان من القلائل الذين لم ينس أبداً في حياته العملية فيما بعد ما أستفاده من التجارب القاسية التى مررنا بها أثناء رحلتنا البحرية إلى مرسى مطروح والتى قل أن تعرض لمثلها مجموعة من الفتية الشباب.

أقتربنا من الشاطئ كثيراً وأخذنا نبحث عن مدخل هذا المصرف ولكن دون أن نعثر على فتحة له وأخيراً قررنا أن نرسو في أقرب نقطة من الشاطئ تسمح لنا بذلك وفعلاً تم لنا ذلك ونزلت من الزورق سابحاً مع سليم شكور إلى الشاطئ وهناك ألتف حولنا جمع من المصيفين كما تعرفنا على ضابط خفر السواحل في هذه المنطقة وهو الملازم ثان المغربى والذى علمنا منه أننا في منطقة جمصة وهى تقع شرق رأس البر بحوالى ٢٠ كيلومتراً تقريباً وأن المصرف الذى ترسو فيه قوارب الصيد هو مصرف جمصة وأن هذا المصرف لا يصب في البحر مباشرة وإنما يتجه قليلاً مع الساحل إلى الشرق حوالى مائة متراً ثم يصب في البحر ولذا فقد كان من الصعب علينا التعرف على مدخله من مسافة بعيدة داخل البحر وأرسل الملازم المغربى معنا أحد الصيادين ليدلنا على مدخل المصرف وأستفسرت من هذا الصياد عن عمق هذا المصرف فأجابنا بأنه عميق بالقدر الذى يسمح لفلايك الصيد بالدخول فأخبرته بأن ذلك لا يكفينى لأن غاطس زوارقنا يزيد عن ذلك كثيراً وأنه يلزمنا عمق متر واحد على الأقل لتتمكن من عبور المصرف بالشرع فأجابنى بأنه يعتقد بأن عمق فتحة المدخل يسمح بذلك. ولكنى خشيت أن نقوم بالدخول بالشرع فيتورط الزورقين في قاع مدخل فتحة المصرف الضحل وهنا يكون الزورقين عرضه لهجوم الأمواج أثناء تلاطمها بالشاطئ وهى كافية لأن تغطى سطح الزورقين وتندفع إلى داخلها قبل كل معدتنا وقد تجعل عملية الانقاذ بعد ذلك صعبة. ولذا قررنا أن نرسو في أقرب نقطة من مدخل المصرف ثم نقوم بإنزال الشرع ورفع السكين (اللوح المركزى) ثم ندخل بعد ذلك فتحة المصرف بالمجاديف وسبقنا لإدريس بالزورق "سمير" إلى مدخل المصرف ولكنه أرتكب خطأ فبدلاً من الوقوف (فوق ريج) فتحة المصرف حتى يتسنى للأمواج دفعه نحوها بسهولة وقف على العكس (تحت ريج) فتحة المصرف ولذا وجد لإدريس صعوبة كبيرة في دفع "سمير" بالمجاديف ضد الأمواج والرياح ليصل فتحة المصرف وكان نتيجة لاصطدام الأمواج "بسمير" أن دفعته إلى الشاطئ الرملى الضحل الذى تورط القارب في رماله وأخذ الموج يغطى جوانب الزورق متسرباً إلى

داخله ونظراً لرسو الزورق "سمير" على الرمال فلم يجد استخدام المجاديف شيئاً في دفعه في الماء ولذا قفز إدريس من القارب ومعه بعض الكشافين كما أقبل بعض الصيادين الذين حضروا للفرجة على قاربنا وساعدوا على دفع "سمير" من المياه الضحلة التي تورط فيها إلى فتحة المصرف.

وفي هذه اللحظة كنا قد وصلنا "بيلبل" ورسينا فوق ريح فتحة المصرف ولما وجدنا أن المجاديف لم تساعد "سمير" فقد طلبت إلى بشرى أن يرفع الشراع الأمامى (الفلوك) وقد ساعدنا ذلك على الدخول من فتحة المصرف خلف "سمير" دون عناء.

## في مصيف جمصة

رسونا في المصرف أمام نقطة خفر السواحل وهناك أستقبلنا الملازم المغربي قائد نقطة خفر السواحل وكان برفقته الأستاذ حسين أبو الفتوح وهو من شبابنا المثقف وكان له ماضٍ مجيد في عالم الرياضة كما كان برفقته الشيخ عبد المجيد عمدة المنطقة. ولقد علمت منهم أننا في نقطة جمصة وبذا فإننا لم نقطع في ذلك اليوم مسافة تذكر لأن جمصة تقع غرب رأس البر بحوالى عشرون كيلومتراً.

ولقد كانت جمصة في ذلك العهد من المناطق الغير مألوفة إلا لعدد قليل جداً من المصيفين وأغلبهم من ملاك الأراضي المجاورة ولقد أخبرني حسين أبو الفتوح أنه يحضر سنوياً إلى هذه المنطقة لقضاء راحة فصل الصيف فيها بعيداً عن ضوضاء وجلبة المصايف الأخرى وأنه قد أعد له فيها مصيف خاص مكون من بعض العيش التي أقامها على أرض المصيف وأحب العيش إليه واحدة مقامة على أعمدة فوق ماء البحر مباشرة ولقد سمى هذه العشة بالكازينو وهي التي يقيم فيها عادة. ودعانا حسين أبو الفتوح لتناول العشاء معه وللمبيت في الكازينو مع باقى الكشافين فأخبرته بأننا نقبل عن طيب خاطر دعوته للعشاء أما المبيت خارج معسكرنا الكشفى وبعداً عن زوارقنا أمر يخالف النظام الذى وضعناه منذ بدء رحلتنا ولم يحدث حتى الآن أن خالفناه ولذا نعتذر عن دعوته لنا بالمبيت في الكازينو وبعد إلحاح شديد من حسين أبو الفتوح تارة ومن الضابط المغربي تارة أخرى قبلنا دعوة المبيت بعد أن تعهد الضابط المغربي بوضع الحراسة على قاربينا.

ولقد أعد لنا الأستاذ حسين أبو الفتوح وليمة فاخرة للغاية وكانت مفاجأة سارة لنا

لأننا لم نكن نتصور أننا سندعى إلى مثلها طوال رحلتنا وكانت تتكون من فراخ محمرة وأسماك من أنواع مختلفة مما يذخر به مياه هذه المنطقة ومختلف ألوان الخضروات التي طبخت بطريقة شهية. وزيادة في أكرامنا فتح لنا بعض علب المحفوظات مثل السردين والصلامون والبوليف ولكن الكشافون الذين أقبلوا على الطعام المطبوخ أضرَبوا جميعاً على تناول الأغذية المعلبة التي مجتها أنفسهم لتناولهم أياها طوال أيام الرحلة.

ولقد حدثنا الأستاذ حسين أبو الفتوح عن مصيف جمصة وكنا جميعاً نسمع بهذا الاسم لأول مرة بأن جوه لا يعادله أى مصيف آخر في مصر ولكن الصعوبة هى التموين بالأكل والمياه وكذا طرق المواصلات إلى المصيف التى كانت غير مهيأة. ولا شك أننا في ذلك الحين (١٩٥٤) لم نكن نتصور بما سوف تصير عليه جمصة في خلال عشر سنوات ولكن يد ثورتنا العظيمة والتي شملت بلادنا من أقصاها إلى أقصاها ضمت إلى مآثرها حسنة جديدة فدخلت جمصة ضمن هذا الإصلاح الثورى العظيم والفضل في ذلك يرجع بلا شك إلى نظام الحكم المحلى الذى أقره الرئيس جمال عبد الناصر والذي بمقتضاه أعطيت المحافظات صلاحيات واسعة لتنفيذ مآثره مفيداً من مشاريع ولقد رأى الأستاذ إسماعيل فريد محافظ الغربية ببعد نظره أن الاهتمام بمصيف جمصة من الأمور التى سوف تنشط السياحة الداخلية إلى محافظته والتي سوف يفيد منها عدد عظيم من المواطنين فقام بهمته المعهودة بتنفيذ مشروع إقامة مصيف في هذه البقعة الممتازة على ساحل البحر وأمدّه بكل ما يلزمه من طرق مواصلات ومياه للشرب وبالتيار الكهربائى اللازم.

ولا شك أن من يزور المصيف الآن (١٩٦٥)\* يرى تغييراً هائلاً عن المنظر الذى شاهدناه عام (١٩٥٤) عندما مررنا بجمصة ولم نكن نعرف إلى أى جهة وصلنا لقلة ما فيها من معالم في ذلك الحين.

هذه الريح تماماً في تلك الليلة وبهدوئه أخذت أسراب الناموس تزحف إلى عشتنا (الكازينو) فنمنا الجزء الأخير من الليلة نوماً متقطعاً.

\* قمت بأولى محاولاتي في إعادة كتابة مذكرات هذه الرحلة بقصد نشرها مطبوعة في عام ١٩٦٥ ولكن حالت مشغولتي الجمّة في أعمالى للشعبة دون أتمام هذا المشروع الذى بقى معلقاً منذ ذلك الحين إلى أن أتيت أخيراً هذه الفرصة (عام ١٩٩٤) عندما صممت على أن أتم هذه المذكرات في شكل كتاب يفيد منه الشباب.

## القيام من جمصة إلى طابية العياشة

الخميس ١٢ أغسطس :

استيقظت حوالى الساعة الخامسة صباحاً بسبب البعوض الذى اشتدت وطأته فقممت لأتمشى على ساحل جمصة الجميل والحق أن هذه المنطقة كانت صالحة لإقامة مصيف ممتاز فساحلها الرملى الخالى من الصخور كما ينحدر بميل بسيط داخل البحر فيمنع تكسر الأمواج على الساحل مباشرة. كما أن الأرض المنبسطة الواقعة خلف هذا الساحل لا تحتاج إلى مجهود كبير في تخطيطها أو إزالة أى عوائق أو تلال فيها. وبهذه المناسبة فإنه ليس من الضرورى أن تصلح أى منطقة على ساحل البحر لإقامة مصيف بل يجب أن يتوافر في هذا المصيف شروط معينة تجعل من شاطئه مكان يصلح للاستحمام ومن ساحله مكان يصلح لإقامة الكاينيات وغيرها من المنشآت. ولا تزال السواحل المصرية تزخر بعدد عظيم من الشواطئ التى تصلح لإقامة مصايف كثيرة ولا شك أننا باستغلال جميع هذه المصايف سوف نعمل على تنشيط حركة السياحة الداخلية كما سوف يؤدى ذلك إلى تخفيف الضغط على المصايف التقليدية مثل رأس البر وأبى قير والاسكندرية ومرسى مطروح... الخ

كان الكشافون مرهقون لدرجة عظيمة نتيجة المجهود الذى بذلوه في اليوم السابق خصوصاً وأنه كان أول تجربة لهم في الملاحة بحراً وقد أعتري أغلبهم دوار البحر ولذا رأيت أن أغض النظر عن ايقاظهم في الميعاد المبكر الذى أعتدنا عليه منذ بدء الرحلة.

وفي حوالى الساعة السابعة صباحاً أرسل إلينا مضيفنا الأستاذ حسين أبو الفتوح يدعونا لتناول طعام الأظفار فأيقظت جميع الكشافين وقد أعد الافطار بطريقة فاخرة لا تقل عن تلك التى أعد بها عشاء البارحة وبعد الافطار شكرنا لمضيفنا حسن وفادته وأكرامه لنا وودعناه وهو بين معجب من نظام الكشافة البحرية والدرجة العالية التى كان عليها كشافوا هذه الرحلة من الانتظام (الضبط والربط) التى تكاد تشبه النظام العسكرى وبين مشفق علينا لركوبنا البحر في مثل هذه الزوارق الصغيرة الحجم.

شرعنا بعد ذلك في هدم مخيمنا الصغير وفي ترتيب أدواته داخل زوارقنا ثم شرعنا

في تركيب (سكينة) القارب "سمير" التي نزعنا من موضعها عند دخول مصرف جمصة في الليلة السابقة. وحاولنا إعادتها إلى موقعها في (صندوق السكينة) ولكن هذه العملية لم تكن من السهولة بمكان خصوصاً والقارب محمل بكامل حمولته ولذا أقتضى الأمر إسقاطها في (صندوقها) ثم ربطها بحبل يمر على جانبي الزورق "سمير" ويسحب الكشافون هذا الحبل من جانبي الزورق لرفعها. كما ليست معدات الغطس تحت الماء لاضيق ثقب السكينة بحيث تثبت في المسمار الذي وضع خصيصاً لتدور حوله السكينة في صندوقها.

قام الكشافون من كل من جانبي "سمير" بسحب الحبل الذي وضع تحت السكينة فرفعت إلى أعلا وقعت بالغطس تحت القارب وتمكنت من ضبط عملية نزول السكينة بعد أن اتفقت مع الكشافين على إشارة معينة لانزال السكينة تدريجياً. ولم تكن هذه العملية من العمليات السهلة خصوصاً وأن الحمولة الكبيرة قد أثرت على الهيكل الخشبي "لسمير" ولقد أدى ذلك إلى إصابة صندوق السكينة بأنبعاج أدى إلى صعوبة تحرك السكينة داخل صندوقها. وبعد عدة محاولات أستغرقت بعض الوقت نجحنا في تركيب السكينة في وضعها السليم.

قمنا بعد ذلك بتركيب المحرك الخارجى في موضعه في "بلبل" وإدارته وبدأنا رحلتنا بأن سحبنا خلفنا "سمير" ولم نجد صعوبة كبيرة في الخروج من فتحة لمصرف إلى البحر نظراً لهدوء الطقس وإنعدام الأمواج.

وما كدنا نخرج إلى عرض البحر حتى سرعان ما بدء الهواء في الحركة إلى نسيم بادئ الأمر مما ساعد على إستخدام الشراع وإيقاف المحرك ورفعنا من المكان المثبت فيه في الجانب الأيمن "لبليل" ووضعه داخل الزورق. وسار "لبليل" في المقدمة يتبعه "سمير" ولم يكن الريح بالشدة الكافية الذى يدفعنا بالسرعة التى كنا نرجوها وسرنا تغالب التيار البحرى الذى يسير من غرب البحر الأبيض المتوسط إلى شرقه ونشق طريقنا وسط هذا التيار بصعوبة بالغة.

تناولنا وجبة الغداء في القارب الذى أستمر في السير وقرب الساعة الرابعة مساءً شاهدنا في الأفق هيكلاً ضخماً بالقرب من الشاطئ ظنناه في أول وهلة بقايا طابية قديمة ولكن ما كدنا نقتررب حتى تبين لنا أن ما شاهدناه كان مركباً بحرياً كبيراً (شحط)

في البر أثناء الحرب العالمية الثانية وربما ضل الطريق ليلاً لسبب لا يزال مجهولاً. ولقد بقي المركب على هذا الحال دون إنقاذ أو إخراج للاستفادة بكميات الحديد الموجودة به. وكانت الشمس قد غابت تماماً وأخذ الليل يرخي سدوله ففكرنا في المبيت (تحت ربح) المركب الغريق لأن الساحل هناك كان مكشوفاً تماماً. حضر إلينا أحد جنود الحدود وأخبرنا بأنهم تلقوا إشارة بخصوصنا وأنهم كانوا ينتظرون حضورنا.

ودعانا عسكري الحدود لأن نرسي تجاه طاية العياشة التي تقع قريباً من موقعنا الحالي في اتجاه الغرب فاستفسرت عن نوع الشاطئ هناك هل به مكان يصلح لرسو المراكب فعلمت أن الشاطئ هناك مكشوف أيضاً وليس به أى ظواهر طبيعية تحميه ففضلت المبيت (تحت ربح) المركب الغريق لتوفر الوقاية في حالة احتمال هياج البحر فجأة. ولكن تحت الحاح جندي الحدود أنقلنا حيث رسونا في البحر المكشوف في هذه المنطقة أمام طاية العياشة التي تقع على مرتفع بسيط من الأرض على ساحل هذه المنطقة. وبادر حكمدار نقطة حدود العياشة وكان من أصل سوداني كما كان الحال في ذلك الحين مع أغلب جنود سلاح الحدود وأحضر لنا شايّاً ساخناً كما دعانا إلى تناول طعام العشاء معه في نقطة الحدود. فأعذرت له وأخبرته بأننا جميعاً مجهدين لأقصى حد وبأن السير إلى موقع النقطة يكاد يكون أمراً مستحيلاً بالنسبة لنا وبأن خير هدية يقدمها لنا هي هذا الشاي الذي أحضره والذي وصل في خير ميعاد له. ولا أظن أن أحداً من الكشافين قد نعم بهذا الشاي بقدر السيد إدريس قريش المعروف بحبه الشديد للشاي.

رفعنا سكينه الزورقين حتى تتمكن من الاقتراب من الشاطئ إلى أقرب مسافة ممكنة ثم قمنا بعملية نفخ القوارب المطاط ونقلنا المتاع اللازم إلى البر لنقيم المعسكر المؤقت الصغير. وكان الجو دافئاً والقمر بدياً وقد أخذ في الارتفاع يبطء إلى السماء مما يسر لنا إضاءة معسكرنا الصغير.

وأعدنا طعاماً خفيفاً وهو علبتين من البلوييف وبعض الجبن والخبر وبطيخة ولم نصب الخيمة في تلك الليلة لأن الجو كان دافئاً.

وأوينا جميعاً إلى فراشنا. وفي منتصف الليل استيقظت من النوم على أصوات تشبه رنين الأجراس فلم أهتم لها وظننتها في بادئ الأمر حلماً وعدت للنوم ولكن بعد فترة شعرت بقرصة شديدة في أصابع رجلى فقممت مذعوراً وخشيت أن تكون لدغة عقرب



ولكنى أطمئنت عندما وجدت أننا جميعاً محاصرين بآلاف من أبو جلمبو وسمعت عندئذ الرنين واضحاً فقد كان أبو جليمو يقوم بعملية تنظيف غلب البلوييف بمخالبه كما سطت أسرابه على البطيخ فلم يبق منه إلا آثار القشر.

والواقع أنه لو قام جراد الصحراء بمثل هذه الغزوة لما تمكن من القيام بما فعله أبو جلمبو هذه المنطقة من محوتام لكل ما يمكن أن يؤكل وما لا يؤكل. وما كدت أقوم من فراشى حتى وجدت الآلاف بل الملايين منه تجرى نحو البحر محدثة صوت رنين أرجلها على الرمال المغطاءه بقشر المحار وأم الخلول قفمت في الحال وعملت على نظافة المعسكر من هذه القاذورات بأن ألقيت كل مخلفات الطعام إلى الماء وعدت ثانياً لاستأنف نومي وكان البحر قد هدء كثيراً لحسن الحظ وألا كنا قابلاً الكثير من الصعاب في هذا المكان المكشوف للبحر حيث لا يوجد مرفأ مناسب.

## السفر من طابية العياشة إلى جزيرة نلسون

الجمعة ١٣ أغسطس :

هدأ البحر في تلك الليلة إلى درجة السكون تقريباً وقد حمدنا الله على ذلك كثيراً لأننا كنا نرسي زوارقنا في شاطئ مكشوف لا تحميه من الأمواج أو الرياح أى وقاية وعلى ذلك فإنه لو حدث أن قامت عاصفة في تلك الليلة فإنها كانت تسبب لنا قلقاً شديداً على مصير الزورقين وضرورة إتخاذ إحتياطات مضاعفة في مثل هذه الأحوال مثال ذلك إستخدام كل الخاطيف التى لدينا وربما كان يقتضى الأمر رسو الزورقين في منطقة أبعد عن الشاطئ من تلك التى رسونا فيها إذ تبين لنا أن الأمواج تأخذ في التحطيم والانقلاب في المكان الذى رسى فيه الزورقين.

قمنا مبكرين لمحاولة اكتساب بعض المسافة في هذا اليوم حيث أنه كان من المفروض أن نبيت الليلة الماضية في مدخل بحيرة البرلس بدلاً من طابية العياشة وذلك وفقاً لخطة السير التى وضعناها في بدء قيام الرحلة. وشرعنا في فك معسكرنا الصغير وترتيب متاعنا ثانياً في الزورقين "بلبل" و "سمير" مستخدمين في عملية الانتقال إليهما قوارب المطاط لرسوهما داخل البحر بعيداً عن الشاطئ وفي هذه اللحظة وصل إلينا جاويش نقطة

العياشة يحمل إلينا هدية الصباح وهى الشأى الساخن الذى رحب به جميع الكشافين أعظم الترحيب.

وكنت قد كلفت الجاويش فى الليلة الماضية أن يخطر مركز خفر السواحل بعزة البرج (دمياط) ليتصل بنقطة سواحل بوغاز رشيد ويخطرها بإحتمال دخولنا البوغاز فى اليوم التالى ولكن جاويش نقطة العياشة أخبرنى بأنه حاول الاتصال بعزة البرج ولكن نظراً للضباب الشديد الذى نزل فى تلك الليلة فإن الخط التليفونى الذى يصل بعزة البرج قد تعطل عن العمل.

فأخطرت الجاويش بمعاودة الاتصال فى النهار واطار مركز عزة البرج بدمياط بخط سيرنا وهو إحتمال مبيتنا فى الليلة القادمة فى مدخل بحيرة البرلس وفى اليوم الذى يليه فى بوغاز رشيد.

شرعنا فى المسير فرفعنا أشرعة الزوارق وكان الريح نسيماً ضعيفاً يهب من الجنوب أى من الأرض إلى البحر وهو ما يعرف بنسيم البر وأخذنا نسير ببطء فى بادىء الأمر ثم توقف الريح تماماً وسكن البحر سكناً مطبقاً فلم نجد بداً من إستخدام المحرك الخارجى وفعلاً ركبناه فى المكان الذى أعد له فى الزورق "بلبل" وسرنا نقطر خلفنا "سمير". وكنا فى بادىء الرحلة ننعى هم هذه المرحلة من رحلتنا لأن إتجاه سيرنا فيها يكاد يكون فى عكس إتجاه الريح السائدة وهى الشمالية الغربية ولذا فلو كان هناك ريح ليدفعنا لاضطرونا أن نسير فى خط متعرج منه أى (نصفح ونصلح) وأن نقوم بعمل هذه المناورة البحرية التى يكرهها رجال البحر لما تسببه من تأخير فى سرعة السير.

سرنا بالمحرك على هذا الحال مسافة عشرة كيلومترات تقريباً ولقد أفادنا كثيراً الوقود الذى تكرم به علينا الأستاذ حسين أبو الفتوح الذى أصر على أن يزودنا به وطننا فى بادىء الأمر أننا لن نحتاج إليه فى هذه المرحلة.

أخذ برج البرلس يبدو لنا فى الأفق وهنا بدأ النسيم يهب من الإتجاه المعتاد وهو شمال الغرب إلى أن وصل إلى درجة تسمح بإستخدام الشراع فرفعنا المحرك الخارجى وأخذنا فى رفع أشرعة الزورقين. وأنطلقنا بقوة دفع الهواء وسبقنا فى هذه المرحلة القارب "سمير" وكأنه قد مل أن يقطر طوال هذه المدة الطويلة فأسرع ليقوم بعملية (تلين رجليه).

ولسبب ما لا حظت أن "بلبل" لا يدخل في اتجاه الريح بالدرجة التي يدخل فيها "سمير" مما أدى إلى تعطلنا كثيراً عن مجاورة "سمير" في سرعته إذ كان الريح يهب في اتجاه مضاد لاتجاه خط سيرنا.

وفي الساعة الواحدة بعد الظهر كنا تجاه برج البرلس وباقترابنا من الشاطئ ظهر لنا بوضوح مصيف بلطيم المشهور وكان في ذلك العهد لازال في بداية عهده ولا يحوى سوى بعض كابينات للتصيف كما وجدنا إلى الطرف الغربى من المصيف معسكر خيام كبير رفع عليه علم الكشافة المصرية.

كان من الممكن أن ننزل قليلاً إلى الشاطئ لولا أننا كنا متأخرين عن التوقيت الموضوع لرحلتنا بفارق كبير ولكن ما كدنا نغادر برج البرلس حتى أخذ الساحل يتجه غرباً كما أخذ الريح يشتد عن ذى قبل وكان هذين العاملين مشجعين لنا على السير إذ أندفع الزورقان بسرعة تزيد كثيراً عن ذى قبل.

وسبقنا الزورق "سمير" الذى تقدمنا بمسافة كيلو مترين تقريباً ولما لاحظ قائده إدريس أننا غير قادرين على اللحاق به عاد إلينا ثانياً وهنا طلبت من إدريس ألا يتعد عنا مهما كانت الأسباب.

وفي الساعة الخامسة بعد الظهر كنا تجاه مدخل بحيرة البرلس وكان الريح قد اشتد كثيراً عن ذى قبل كما هى العادة في مثل هذه الأوقات من آخر النهار ووجدت أن الأمواج العالية تحجب الشاطئ البعيد عنا ففضلت عدم المجازفة بدخول بحيرة البرلس من فتحتها الضيقة والتي تغطيها الأمواج ورأيت من الأصوب أن نواصل السير إلى رشيد. وبعد أن تشاورت مع إدريس وباقى الكشافين قررنا استئناف الملاحه ليلاً وأن يكون ذلك بمثابة تدريب عملى للكشافين على أعمال الملاحه ليلاً.

وكان أمامنا أحد الخطين: الأول أما أن نتبع الساحل المتعرج وفي هذه الحالة نقطع مسافة أطول في الوصول إلى رشيد ولكن من الناحية العملية يعتبر أكثر أمناً نظراً لقرب الساحل وإمكان الوصول إليه في حاله حدوث أى طارئ. والحل الثانى أن نسير على إتجاه زاوية رشيد في خط مستقيم وفي هذه الحالة نتعد كثيراً عن الشاطئ ولكن المسافة التى نقطعها أقصر. ولقد فضلنا الطريقة الأخيرة لأنه أتضح لنا أنها أيضاً أكثر أمناً من

الملاحه قريباً من الشاطئء والتعرض إلى الاصطدام ببعض الصخور الغير واضحة في الظلام أو التعرض للأمواج العالية والتي تزداد خطورتها عندما تنكسر بالقرب من الشاطئء.

ضبطنا البوصلة على زاوية السير من البرلس إلى رشيد ثم طلبت من إدريس أن يسير خلفنا بالقارب "سمير" وألا يتقدمنا مهما كانت الأسباب كما طلبت منه أن يعلق فانوس مضئء في مكان عال على صارى القارب "سمير" كما فعلنا نفس الشئء في القارب "بلبل" وأنققت مع إدريس على الاشارة التى تتبعها في حالة طلب أحد الزورقين أى نجدة من الزورقين الآخر. ثم قمنا بإنزال شراع المقدمة الكبير ووضع الشراع الصغير بدلاً منه زيادة في إحتياطات الأمن وخوفاً من اشتداد الريح فجأة فتصبح هذه العملية في ظلام الليل من العمليات المصحوبة بصعوبة كبيرة.

طلبت من جميع الكشافين أن يلبسوا بعض الملابس الصوفية نظراً لبرودة البحر ليلاً حتى في الصيف كما نظمنا أيضاً أعمال المناوبة على جميع الكشافين بحيث يعمل نصف الطاقم في كل زورق بينما يستريح النصف الآخر داخل مظلة الزورق انتظار لدوره في المناوبة التالية.

ثم أخذنا في ضبط سرعة الزورقين بحيث يسيران بسرعة واحدة ولقد أقتضى ذلك أن يلقي كل من الزورقين بحبل من المؤخرة في آخره (فرميلة) وهى قطعة من الحبل المجدول والتي توضع كمانع للصدمة بين الزورقين وبين أى جسم آخر يتركز عليه القارب منعاً من الاصطدام وتخفيفاً من شدته. فإذا أردنا زيادة سرعة أحد الزورقين سحبنا الحبل المدلى من المؤخرة قليلاً أو رفعناه تماماً من الماء وبذا تقل المقاومة في الماء وتزداد سرعة ذلك الزورق. وبالعكس إذا أردنا إبطاء سرعة الزورق أطلنا الحبل من المؤخرة فتزداد مقاومة ماء البحر له وبذا تقل سرعة القارب.

وأخذ القاريان يسيران على هذا الحال وبدأ الظلام تدريجياً والقاريان يشقان طريقهما بهمة تدفعهما الرياح المناسبة. وهنا يجدر بى أن أكون صريحاً فلقد أتنابنى بعض المخاوف لما قد يحدث لنا وسط ظلام الليل في هذه المنطقة البعيدة عن الشاطئء إذ كنا نبتعد حوالى ١٥ كيلو متر عنه وكانت هذه العملية أولى تجاربنا في الملاحه ليلاً ولكن ما أتخذناه من إحتياطات للسير مقتربين من بعضنا البعض وبسرعة واحدة وأطمئنتنى إلى

مقدرة إدريس على قيادة "سمير" كل ذلك بدد من مخاوفي وشجعنا على الاستمرار في السير ليلاً.

وبعد قليل أخذت النجوم تبدو بوضوح في قبة السماء ولقد ساعدنا ذلك كثيراً على الملاحة ليلاً حيث أن الملاحة بواسطة البوصلة عملية شاقة في القوارب الصغيرة خصوصاً إذ كان البحر مضطرباً وذلك لأن الأمواج التي تصطدم بمقدمة الزورق تدفعه دائماً ليحيد عن الاتجاه المقصود وكنا نجد بعض الصعوبة في قراءة البوصلة في الظلام ووجدنا أنه من الأسهل كثيراً أن نختار أحد النجوم في مقدمة القارب عندما يكون القارب في الاتجاه الصحيح الذي نرغب السير فيه ثم نحافظ دائماً على أن نضبط دفة القارب ليسير في إتجاه ذلك النجم ولقد وجدنا عملياً أن هذه الطريقة أدق وأسهل كثيراً من النظر إلى البوصلة في كل لحظة. ولكن يجب أن نلاحظ أنه نظراً لأن جميع النجوم والكواكب (ما عدا النجم القطبي) تبدو وكأنها تتحرك بالنسبة لنا في مسار دائري من الشرق إلى الغرب فيجب أن نراعى وضع النجم الذي اخترناه في السماء لنسير على إتجاهه بين كل حين وآخر وأختار نجم آخر كلما بعد النجم المختار عن الاتجاه الصحيح لخط السير (وذلك نتيجة لدوران ذلك النجم في السماء كما ذكرنا).

وفي طريقنا قابلنا بعض مراكب الصيد الآلية والمعروفة باسم (بلانس) وهى مراكب تستخدم شبك الجر في الصيد فتسحب هذه الشباك بقوة محركاتها التي ترعى في اختيارها القدرة على القيام بهذه العملية. ولقد أعادت رؤية هذه المراكب في ظلام الليل الطمأنينة إلى نفوسنا.

ثم أخذ القمر يرتفع في كبد السماء منيراً للبحر تدريجياً كما أخذت الرياح تقلل من شدتها فحمدت الله على ذلك والواقع أن كل شيء كان يسير على غاية ما نصبو إليه.

وفي حوالى الساعة العاشرة مساءً بدأنا نشاهد في الأفق البعيد في مقدمة "بلبل" ضوء متقطع يسطع أولاً باللون الأحمر ثم يختفى ليعقبه ضوء أبيض اللون فعلمت أنها العلامات المميزة لفنار رشيد وتذكرت هذه العلامات من الرحلة التي قمنا بها في العام الماضى بالزورق "بلبل" نفسه مع إدريس وأحمد صبح من الاسكندرية إلى القاهرة عن طريق فرع رشيد.

ولقد زادت رؤية ضوء فنار رشيد من اطمئناننا خصوصاً وأنه ظهر لنا في الاتجاه الصحيح ولقد أغنانا ضوء فنار رشيد عن استخدام البوصلة أو النجوم وأن كنا بين الحين

والآخر نعاود قرائتها زيادة في التأكد من أننا نتبع الاتجاه الصحيح.

وقد رت أننا سوف نصل إلى رشيد حوالي الساعة الواحدة صباحاً لأن ضوء الفئار هذا يمكن رؤيته في المراكب الصغيرة والبحر معتدل من مسافة ٣٠ كيلومتراً وكلما ازداد إرتفاع موقع الرائي كلما زادت مسافة الرؤية ولكن الريح أخذت تنخفض سرعته تدريجياً وبالتالي إنخفضت سرعة الزورقين ولقد تأثرت سرعة "سمير" بهدوء الريح فقلت كثيراً عن سرعة "بلبل" ولقد اضطررنا عدة مرات أن نعود "بلبل" إلى الخلف لزيادة المسافة بيننا وبين "سمير" وخطر لي أن نقطر "سمير" خلف "بلبل" بحبل ولكنني استبعدت هذا الإجراء لصعوبة تنفيذه ليلاً من ناحية واحتمال نشاط الريح مرة ثانية من ناحية أخرى.

وكان التعب قد أخذ منا جميعاً مأخذاً كبيراً حيث مضى علينا ما يقرب من عشرين ساعة في سير متواصل وكنت أسمع إدريس ينقر يديه على مركبه وظننت في بادئ الأمر أنها علامة من علامات الطرب لقرب وصولنا الاسكندرية ولكنني علمت بعد ذلك أنه كان يفعل ذلك ليبقى يقظاً من شدة أعبائه.

وزاد من ارهاقي أن اهتزاز القارب مع الأمواج بحركة منتظمة وعلى وتيرة واحدة كان باعثاً على النوم فطلبت من سليم شكور وكان قد نام وأرتاح بعض الوقت داخل المظلة أن يتولى قيادة "بلبل" بدلاً عني. واستلقيت في قاع "بلبل" ورحت في سبات عميق. ورغم أنني لم أغفو سوى نصف ساعة تقريباً فقط ألا أنني أفقت وقد تجدد نشاطي وعدت مرة ثانية لقيادة "بلبل" بدلاً من سليم.

وأخيراً وصلنا رشيد الساعة الثالثة صباحاً وكان تصميمنا في بادئ الأمر أن ندخل بوغاز رشيد وأن نبني هناك وأن نقوم في الصباح لنصل إلى الاسكندرية في آخر النهار.

ولكن ما كدنا نقرب بعض الشيء من بوغاز رشيد حتى قابلتنا مياه الفضيان المتدفقة من مصب رشيد وظهر لونها البني واضحاً في ضوء القمر وفي هذه اللحظة ظهر جسم ضخم بجوار "بلبل" سمعناه يشهق بصوت عال ثم أختفى في الماء وعاد للظهور ثانية بجوارنا وكرر حركاته هذه عدة مرات فأستولى علينا الخوف في بادئ الأمر وأخيراً تبين لنا أنه حيوان الدرفيل ولقد شاهدت الدرفيل مراراً كثيرة قبل ذلك ولكن من مسافات بعيدة وكانت رؤيته في هذه المرة فجأة في وسط الظلام وعلى هذه المسافة القريبة جداً من زورقنا وبهذه الضخامة إذ كان طول جسمه لا يقل عن ثلاثة أمتار ثم الاستماع إلى

شهيقه الشديد وهو يشفط برئيته القويتين هذه الكميات الضخمة من الهواء فتحدث هذا الصوت العال كل ذلك آثار الفرع في نفوسنا جميعاً.

وأستمر الدرفيل يسير بجوار زورقنا مسافة طويلة يكرر حركاته من غطس تحت الماء ثم العودة للظهور قريباً جداً من القارب حتى ليكاد يلمسه ثم العودة للشهيق بصوت مخيف ثم الغطس ثانياً تحت سطح الماء فأخذ الخوف يزول منا تدريجياً وتحول بعد ذلك إلى نوع من الألفة. وعندما فارقنا بعد أن صحبنا مسافة طويلة تمنينا لو عاد للظهور مرة ثانية لنستأنس به.

ولقد علمت بعد ذلك أن الدرفيل من الحيوانات الأليفة للصيادين الذين يعتبرونه صديقاً للإنسان وعدو لسمك القرش المفترس. كما أن هناك أسطورة يزعم البعض بمقتضاها أنه في حالة غرق المراكب في عرض البحر فإن الدرفيل يساعد على إنقاذ الأحياء الغرقى من ركاب هذه المراكب بدفعهم نحو البر. ولكنى أعتقد أن ذلك مجرد أسطورة لم يثبت بالدليل القاطع صحتها.

والدرفيل من الحيوانات الثديية وله رئتين يتنفس بواسطتهما وهو يميل للداعية المراكب فيرافقها لمسافات طويلة في عرض البحر وأذكر بعد هذه الحادثة أنني ذهبت مرة للصيد في البحر الأحمر وكنت أستقل أحد لانشات الصيد الصغيرة ذات محرك وفجأة وجدنا أنفسنا محاطين بغريق من حيوان الدرفيل في وضوح النهار وقد أخذت هذه الدرافيل تطفو وتغطس في وثبات منتظمة وعلى مسافات قريبة جداً من القارب وكأنها تداعبنا كما أخذ أثنين من هذه الدرافيل يسيران في مقدمة زورقنا لمسافة طويلة حتى بعد أن فارقنا باقى الدرافيل. ولكن حيوان الدرفيل ليس دائماً بهذه الوداعة فلقد علمت من صيادى السردين أن الدرفيل يهاجم في بعض الأحيان شباك صيد السردين عندما تكون قد أصابت صيداً وثيراً فيفتك بالسردين ويمزق الشباك شر ممزق.

تقدمنا عن "سمير" قليلاً وحاولنا دخول بوغاز رشيد ولكنى وجدت أمواج البحر تنقلب عالياً نتيجة لتغير الكثافة بين ماء النيل وماء البحر من ناحية ونتيجة اصطدام تيار ماء النيل العذب في اتجاه مضاد لأمواج البحر من جهة أخرى. وهى الظاهرة التى لمسنا أثرها بوضوح لدى خروجنا من رأس البر ولذا رأينا العدول عن ذلك لأن محاولة دخول بوغاز رشيد في مثل هذا الوقت من الليل ووسط الأمواج يعتبر مجازفة غير مأمونة العواقب.

قررت أن نستأنف السير إلى جزيرة نلسون وهي تبعد عن مكاننا الحالي حوالي ٣٠ كم وقد ركب عليها فانار صغير حاولنا رؤيته من مكاننا في رشيد فلم تتمكن رغم أن المسافة لا تتعدى ثلاثون كيلومتراً كما ذكرت.

ضبطنا البوصلة على الاتجاه الجديد وأخبرت إدريس بأننا ستجه إلى جزيرة نلسون مباشرة. وكان الأعياء قد أخذ منى مأخذاً كبيراً وزاد من تعبي أن القارب "بلبل" كان يميل على جانبيه مع الريح وتصادف في ذلك اليوم أن سقطت إحدى زجاجات الكوكاكولا الفارغة تحت أرضية الزورق "بلبل" وأخذت تندرج كلما مال الزورق من إحدى جانبيه إلى الجانب الآخر محدثة صوتاً مقلقاً للراحة خصوصاً وأنه يحدث في فترات منتظمة. ولم يكن التخلص من ذلك الصوت الرتيب المزعج بالأمر السهل أثناء سير الزورق في عرض البحر لأن ذلك كان يقتضى إخراج كافة الأمتعة ومعدات المخيم المكسدة فوق الأرضية الخشبية الموضوعة في قاع "بلبل" ولذا لم يكن هناك بد من الرضوخ للأمر الواقع.

## الوصول إلى سيدى بشر ظهراً

السبت ١٤ أغسطس :

استمرينا في سيرنا في اتجاه جزيرة نلسون وأخذ فانار رشيد يتعد خلفنا تدريجياً كما بدء الظلام ينحسر تدريجياً أمام ضوء الشمس الذى بدأت تباشره تلوح في الأفق ولاحظت أن سرعة "سمير" لازالت بطيئة كثيراً عن زورقنا فأخبرت إدريس قائد "سمير" بأننا سنسبقهم إلى جزيرة نلسون وطلبت إليه أن يلحق بنا إلى هناك.

وفي هذه اللحظة بدأت أشعر بنوع من الطمأنينة فلقد قارب الجزء الأول من رحلتنا على النهاية بخير والحمد لله والزورقين يسيران بحالة مرضية ولقد أدى هذا الشعور إلى تخفيف حدة التوتر الأعصاب التى لازمتنى منذ بدء الملاحة ليلاً وهنا بدأت أشعر بالتعب والأعياء في جسمى وقد بلغ منى حداً كبيراً فطلبت إلى سليم شكور أن يمسك بدفة "بلبل" وأن يتولى بشرى مراقبة اتجاه البوصلة ثم أنطرحت في ذلك الجزء الصغير الخالي في قاع "بلبل" ورحت في سبات عميق. وكانت الساعة حوالي الرابعة والنصف صباحاً.



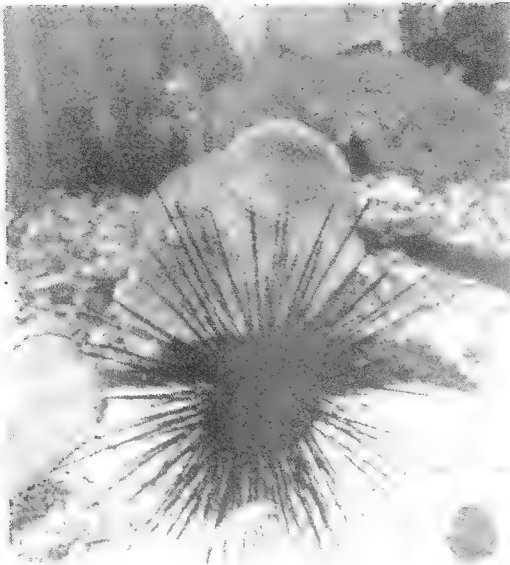
استيقظت في الساعة السابعة والنصف لأرى الشمس قد أرتفعت في السماء ونظرت في مقدمة "بلبل" فظهرت جزيرة نلسون في الأفق بوضوح كما نظرت خلفنا فوجدت "سمير" يتعد خلفنا بيضعة كيلومترات ولازال يسير بسرعه البطيئة فحمدت الله على سلامة الوصول وعلى نجاح أولى تجاربنا في الملاحة ليلاً. وبعد ساعة تقريباً وصلنا إلى جزيرة نلسون وربطنا "بلبل" على السقالة في الناحية القبلية من الجزيرة وكم كانت سعادتنا عظيمة عندما بدأنا السير فوق أرض الجزيرة وكان أهم واجب علينا هو عمل (فرش متاع)\* لكل معدات "بلبل" فأخرجنا كل ما كان موجوداً في الزورق من أمتعة ومعدات وكان أغلبها قد تعرض للبلل أثناء هذه الرحلة ونشرناها لتجف في أشعة الشمس ثم قمنا بأعمال نظافة القارب من الداخل والخارج وبعد الانتهاء من هذه العمليات قمنا بعد ذلك بجولة في هذه الجزيرة التاريخية التي شهدت إحدى المعارك الفاصلة في تاريخ العالم عندما قام الأميرال نلسون قائد الأسطول البريطاني بالهجوم المباغت على الأسطول الفرنسي الذي نقل حملة نابليون من فرنسا إلى مصر في عام ١٧٩٨ وكان الأسطول الفرنسي يربط في خليج أي قير بعد أن أنزل نابليون وجنوده في الاسكندرية (خليج الدخيلة) ففاجأه نلسون في عصر اليوم الأول من أغسطس وأخذ الأسطول الفرنسي على غرة ولم يكن على إستعداد لهذا الهجوم ولم تنقض تلك الليلة حتى كان الأسطول الفرنسي قد دمر عن آخره ولم ينج منه سوى أربع قطع بحرية هربت في فجر اليوم التالي. وكان نتيجة لموقعة أي قير وتدمير أسطول نابليون أن أنقطعت المواصلات بين الحملة الفرنسية وفرنسا وأنتهى الأمر باستسلام الفرنسيين وعودتهم إلى بلادهم ولكن آثار الحملة الفرنسية رغم قصر المدة التي مكثتها في مصر كانت هامة للغاية. فلقد أدخل نابليون أول مطبعة عرفتها البلاد كما أدخل الكثير من النظم الحديثة في ذلك العهد إلى مصر.

\* (فرش متاع) هو اصلاح متداول في القوات المسلحة لأجراء يقوم به القائد عندما يرغب في التفتيش على العتاد الذي في حيازة جنوده والتأكد أنه في حالة جيدة وخال من أى عيوب وأنه كامل ولا ينقص أى أجزاء.



( صورة رقم ٢٢ )

أخذ الخاطيف الثلاث التابعة لأسطول نابليون الذي أغرقه نلسون في خليج أبي قير وقد  
انتشل اللواء حسن رجب هذه الخاطيف الثلاث عام ١٩٥٦ . واحتفظ بأصغرها حيث أقامه  
في مدخل القرية الفرعونية التي أقامها عام ١٩٨٠ في جزيرة يعقوب بالجيزة ؟



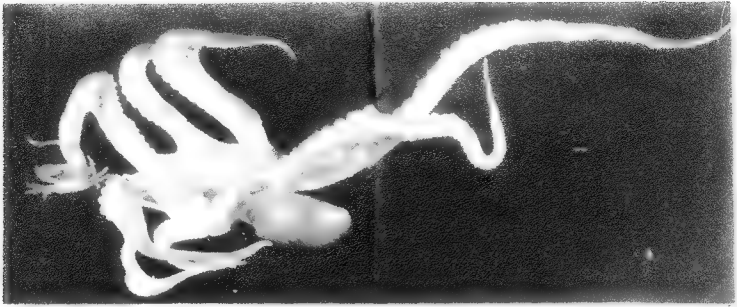
( صورة رقم ٢٣ )

قنفذ البحر ( الرتسا ) وسط السخور في سیدی بشر.



( صورة رقم ٢٤ )

طبق كبير من الرتسا قنفذ البحر  
التي قام بصيدها حسن رجب  
لتدريب الكشافين على صيدها  
وأكلها.

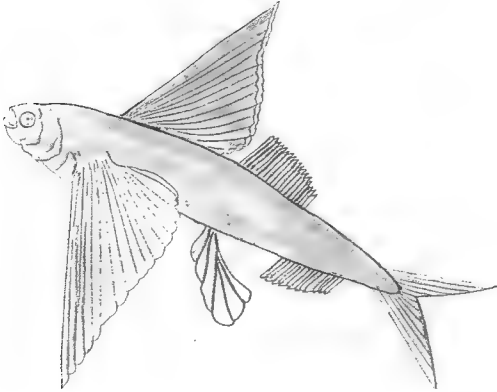
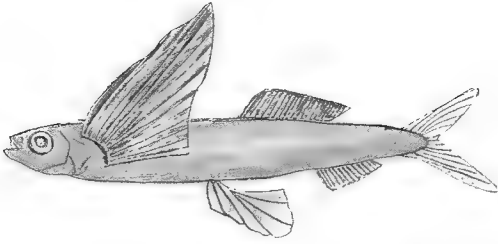


( صورة رقم ٢٥ )

حيوان الأخطبوط.

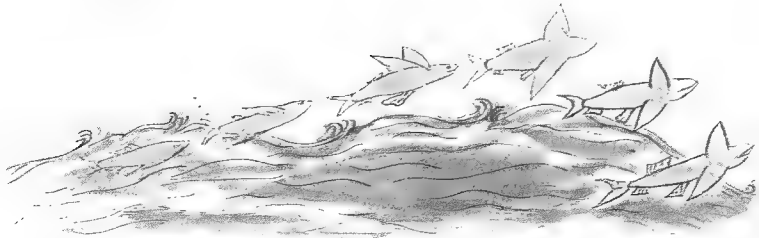


سليم شكور



( صورة رقم ٦٣ )

السمك الطائر.



## بقايا حطام الأسطول الفرنسى الغريق فى خليج أبى قير

ولقد تمكنت جمعية الكشف البحرية من الحصول على ثلاث مخاطيف حديدية من أشلاء أسطول نابليون الذى دمره الأميرال نلسون فى موقعة أبى قير البحرية والذى باغت فيها نلسون الأسطول الفرنسى وهو رابط فى مرساه بخليج أبى قير يوم أول أغسطس ١٧٩٨. أما كيفية الحصول على هذه المخاطيف الثلاثة فلذلك قصة طريفة أجملها فى الآتى:

فى صيف عام ١٩٥٦ قررت مصر إقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى الذى دعت إليه كافة الدول العربية المشتركة فى حركة الكشف. ولقد أختارنى السيد حسين الشافى وزير الشؤون الاجتماعية والمشرق العام على حركة الكشف لتولى شئون إقامة هذا المعسكر الذى تقرر إقامته فى منطقة أبى قير على مساحة ٩٢ فداناً من الأراضى التى كانت ملكاً لعائلة الأمير عمر طوسون والتى أستولت عليها إدارة الأموال المصادرة.

وتصادف فى ذلك الحين أن تقدم أحد اليونانيين الذين يقومون بصيد الأسفنج وحصل على تصريح من محافظة الاسكندرية بالبحث عن بقايا أسطول نابليون القابع فى خليج أبى قير. وتم الاتفاق فى هذا التصريح على أنه فى حالة اكتشاف أى أسلحة أو معدات ذات طابع حربى فسلم للحكومة المصرية. على أن أى أشياء أخرى ذات طابع مدنى فتكون من نصيب ذلك الغواص اليونانى.

ولما كان الغوص تحت الماء من الرياضات المحببة لنفسى وكنت أمتلك معدات غطس كاملة فلقد عرضت على ذلك اليونانى أن أتعاون معه بمعدات الغوص التى أمتلكها وأن أقاسم معه أى معدات أتمكن بوسائلى من العثور عليها. ولما كانت المنطقة التى حصل الغواص اليونانى على امتياز البحث فيها شاسعة المساحة لذا فإن الغواص صاحب الامتياز رحب بهذا الغرض خصوصاً وأنه كان يتوقع بأننى (غشيم) ولن أعثر على أى شىء بالمرّة. ولكنى وبعد مجهود مضمّن للغاية توصلت إلى اكتشاف مواقع ثلاث من السفن الفرنسية الغارقة فى مناطق تبعد عن مكان البحث على عمق يتراوح بين ١٥ و ٢٠ متراً

ولكنى لم أتمكن من التعرف على أسمائها لأنها كانت جميعاً مغطاه بكميات هائلة من الرمال والأعشاب البحرية التى غطتها تماماً.

ولكن يشاء حسن الحظ أن عثرت على أطراف الجنازير الحديدية التى تربط هذه المراكب بمخاطيفها. وبطبيعة الحال أدعى الغواص اليونانى صاحب المشروع بملكيتها لهذه المخاطيف ولكنى أقنعتته بالتنازل عنها لجمعية الكشافة البحرية مقابل أن اسمح له بأخذ الجنازير الحديدية التى كانت تربطها.

ولكن يبدو أن هذه الصفقة كانت خاسرة لصاحب المشروع لأنه بمجرد أن أخرجنا المخاطيف الثلاث والجنازير الحديدية التى تربطها إلى الشاطئ وتركناها بضع أيام لتجف حتى تحولت الجنازير إلى كتل من الصدا ولم يستفد منها صاحب المشروع بأية فائدة وبقيت المخاطيف الثلاثة التى وضعنا منها مخاطفين على بوابة معسكر الكشافة البحرية بأبى قير وتركنا المخطاف الثالث وكان أصغرهم ملقى على الرمال أمام المعسكر.

قمنا بعد ذلك بجولة في جزيرة نلسون وكان يكسو الجزيرة في ذلك الوقت زهر النرجس الأبيض العطر الرائحة فأخذ كل من بشرى وسليم وأحمد مصطفى في جمع أزهار هذا النبات الجميل وتطلعت من قمة جزيرة نلسون إلى قرية أبى قير وتمنيت أن يكون للكشافة معسكراً في هذه البقعة الجميلة وكأن باب السماء كان مفتوحاً في هذه اللحظة فأستجاب الله إلى دعائى والآن يوجد بأبى قير أكبر معسكر للشباب أقيم بمناسبة إقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى في يوليو عام ١٩٥٦. كما يوجد بها معسكر الكشافة البحرية ويعتبر نموذجى إذ شمل كل ما يلزم لأغراض الكشافة البحرية من معدات التدريب. كما يشرف المؤلف ويسعده أن ساهم في إنشاء هذين المعسكرين بنصيب متواضع.

وبعد ساعة من وصولنا إلى جزيرة نلسون شاهدنا "سمير" يمر من الناحية البحرية للجزيرة ويبدو أن إدريس وجماعته لم يلحظوا أننا رسينا على الجزيرة فأستمروا في سيرهم تجاه الاسكندرية. فصعدنا إلى أعلى جزء في الجزيرة وأخذنا نلوح بالإشارات "لسمير" وفعلأً تنبه إلينا طاقمه وغير إتجاهه وأخذ يقترب من الجزيرة.

كان فرح الكشافين عظيماً عندما ألتأم شملهم ثانياً فوق جزيرة نلسون بعد هذه الرحلة الشاقة الطويلة وشرع طاقم "سمير" في تنظيم معدات قاربهم وفي أعمال نظافته تمهيداً لدخول سيدى بشر حيث قرروا إقامة معسكرنا فوق جزيرة سيدى بشر.



صورة رقم (٢٠)  
الوصول إلى سيدي بشر وإقامة معسكرنا فوق الجزيرة يرى الكشافون من اليمين إلى اليسار:  
سليم شكور - إدريس - عزت - بشرى كامل - حسن حمزة



صورة رقم (٢١)  
الغيم الذي أقيم للكشافين فوق جزيرة سيدي بشر خلال الفترة من ١٥ - ٢٤ أغسطس ١٩٥٤ - بدء  
تدريب الكشافون



بدأنا رحيلنا من جزيرة نلسون حوالى الساعة الحادية عشرة صباحاً وسرنا في إتجاه الاسكندرية فمررنا أولاً بأبى قير ثم بقصر المنتزة وأخيراً وصلنا سيدى بشر وكان حال الطقس عظيماً للغاية.

وفي سيدى بشر قابل الكشافون أهاليهم وأصدقائهم ومعارفهم الذين كانوا يقضون أجازة فصل الصيف هناك فأقبلوا يهتفونهم على سلامة الوصول وكانت مظاهرة كبيرة وتعد نصراً عظيماً للكشافين البحرين.

وبالوصول إلى سيدى بشر كان قد مضى على الكشافين ما يزيد عن الثلاثين ساعة في سفر مستمر منذ غادرنا طابية العياشة دون أى راحة أو نوم مريح ولا شك أن هذا الجزء من رحلتنا كان أعظم تدريب توج هذه الرحلة التاريخية بأكبر نصر للكشافين البحرين الذين قاموا بها.

تركت الكشافين البحرين في جزيرة سيدى بشر بعد أن أطمئنت على حالهم وأن كل وسائل الراحة في حدود إمكانياتنا متوفرة لهم وعدت إلى منزلى فوجدت أن الغداء كان جاهزاً ولكنى رفضت كل أكل لأن ما كنت أشعر بشدة الحاجة إليه هو النوم والنوم العميق فقط ولذا طلبت عدم إيقاظى بأى حال من الأحوال ونمت في ذلك اليوم من الساعة الثانية بعد الظهر حتى الساعة الخامسة من صباح اليوم التالى وعند أستيقاظى في ذلك الصباح شعرت كأنى واقف على سطح مركب يتمايل مع موج البحر ذات اليمين تارة وذات اليسار تارة أخرى ولقد ظل هذا الشعور يلازمنى عدة أيام إلى أن زال تدريجياً بعد ذلك.

## الفترة من ١٥ أغسطس إلى ٢٤ أغسطس ١٩٥٤

رأينا قضاء هذه الفترة في معسكرنا بجزيرة سيدى بشر وذلك لاعطاء فرصة للكشافين للراحة ولاستكمال التدريب واتمام الاستعداد للرحلة الكبرى من الاسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة.

ولقد وضعنا برنامجاً للتدريب يشمل الآتى:

- ١ - إعداد مخيم كامل بكل مرافقه بجزيرة سيدى بشر.
- ٢ - إعداد الزورقين "بلبل" و "سمير" للرحلة المقبلة وإصلاح كافة الأجزاء التى أصيبت

بعطب أو تلف خلال الرحلة السابقة ثم تعديل أحمال الزورقين والاستغناء عن المعدات التي ثبتت لنا من تجربة الرحلة السابقة أنه في الإمكان الاستغناء عنها.

٣ - إعداد برنامج يومي للتدريب يشمل توزيع أعمال المعسكر ونوبات العمل والحراسة على الكشافين وترتيب نظام التموين اليومي. ثم التدريب على التجديف والسباحة والغطس تحت الماء كما تعلم أغلب الكشافين طرق صيد قنفذ البحر (الريتسة) التي تكثر في صحور منطقة سيدى بشر.

وكذا التدريب على استخدام الأعلام الصغيرة في الاتصال بواسطة الاشارات.

٤ - إعداد رحلات يومية قصيرة بالزورقين "بلبل" و "سمير" يدرّب الكشافون خلالها على أعمال الملاحة وقراءة البوصلة والخرائط وكذا أعمال الإنقاذ. وكيف يمكن إنقاذ شخص على شفا الغرق أو شخص سقط من المركب أثناء سيرها وماهى الإجراءات التي يتخذها الكشاف لتغيير إتجاه زورق ليعود ويلتقط ذلك الشخص الذى سقط من زورق في البحر.

٥ - وتشمل أعمال التدريب أيضاً طريقة الدخول بالشرع على مرسى أو رصيف وكيف يمكن إجراء المناورة اللازمة بحيث تهدأ سرعة الزورق لدى الدخول بالشرع وكذا أعمال الرسو في عرض البحر على علامة أو عوامة (شمندورة) ومثل هذه المناورات تحتاج إلى يقظة وتوقيت دقيقين.

كل هذه الأعمال يجب على الكشاف البحرى أن يجيدها إجادة تامة قبل الإقدام على إحدى الرحلات بالزوارق الشراعية.

وأخيراً وليس آخرأ ضرورة إجادة السباحة إجادة تامة كشرط أساسى من شروط الالتحاق بالكشافة البحرية. على أننا لا نستتج من كل ما ذكر أن الكشافون كانوا يقضون طوال اليوم في التدريب المتواصل المرهق فإن لديهم فترات كافية للمتعة والترفية عن النفس. ففي الأوقات التي كانوا يفرغون فيها من أعمال التدريب كانوا يقضون أوقاتهم في المطالعة أو لعب الشطرنج أو النرد (الطاولة). ولا شك أن مصيف سيدى بشر كان يزخر كعادته دائماً بوسائل المتعة والترفية.

وفي خلال الفترة التي أقام فيها الكشافون بمعسكر جزيرة سيدى بشر نشرت الكثير

من الصحف والمجلات أخبار رحلة الكشافين البحرين من القاهرة للاسكندرية وذاعت أخبارهم فأنضم إلى معسكرهم عدد كبير من فتيان الكشافة كما أستهوت هذه المغامرة نفوس الكثير من الشبان الذين يهوىون الرياضات البحرية فأقبلوا يطلبون الانضمام لجمعية الكشافة البحرية.

والآن وقد مكث الكشافون فترة تدريب طويلة في جزيرة سيدى بشر يجدر بنا هنا أن نذكر شيئاً عما يتعلق بمنتجات الثروة المائية في هذه المنطقة وسنبداً أولاً بالكلام عن قنفذ البحر (الريتسة) وطرق صيده.

## قنفذ البحر ( الريتسة )

قنفذ البحر وكما هو معروف باسمه الدارج لأهل الاسكندرية (الريتسة) حيوان بحرى من فصيلة (الجلد شوكية) صورة رقم (٢٣) وهو مستدير الشكل وله شوك في غلاف جسمه الخارجى ويعيش (الريتسة) (في ملازمة الصور الملونة المرفقة بين صفحة ٨٠، ٨١) ملتصقاً بالصخور. والناحية التى يلتصق منها هى التى فيها فمه الذى يوجد في منتصف الجزء العلوى من غلافه الخارجى. وليس لقنفذ البحر أى جهاز بصرى للرؤية. وعلى كل حال فهو ليس في حاجة إليه لأنه يتحرك ببطء جداً وفي نطاق ضيق للغاية. وبفضل الدرع الشوكى لقنفذ البحر فإن عملية مهاجمته بواسطة الأسماك أو أى أحياء مائية أخرى يكون متعذراً جداً.

ويلاحظ أن أنواع الريتسة الموجودة بمنطقة الاسكندرية توجد على ألوان كثيرة مختلفة فبعضها أصفر غامق وبني وأزرق وأسود وبفسجى... ألخ وتبدو هذه الألوان زاهية جداً في الماء ويتصادف أن يجد الانسان في جحر واحد مجموعة مختلفة الألوان من هذا الحيوان.

كما يلاحظ أيضاً أن نوع قنفذ البحر الصالح للأكل هو ذلك النوع الموجود بمنطقة الاسكندرية أما الأنواع التى توجد في المنطقة الواقعة إلى غرب مدينة الاسكندرية حتى السلموم أو الأنواع الموجودة في البحر الأحمر فهى أكبر كثيراً في الحجم عن تلك الموجودة بمنطقة الاسكندرية ولكن المعروف أنها لا تؤكل بل يقال أن بعض أنواعها سام.

ويعيش قنفذ البحر ملتصقاً بالصخور كما ذكرنا على أعماق تتراوح بين نصف المتر وعدة أمتار وفي العادة كلما زاد العمق الذى يعيش فيه كلما كبر حجمه ولكن صيده

يصبح في هذه الحالة عملية شاقة إذ يضطر الصياد في هذه الحالة إلى كتم نفسه مدة أطول. على أن صيادو الريتسة يفضلون المناطق التي تتراوح أعماقها بين مترين وثلاثة أمتار.

ولصيد الريتسة يستخدم الصياد قناعاً يلبسه فوق وجهه للرؤية تحت سطح الماء وكذا زعانف من المطاط يلبسها في رجليه لتساعده على الهبوط بسرعة تحت سطح الماء وكذا للصعود بنفس السرعة ويحمل الصياد معه كيساً لوضع الريتسة التي يصطادها فيه كما يحمل يده مسمار مدبب طوله (حوالي ٣٠ سم). ويطفو الصياد على سطح الماء ووجهه نحو قاع البحر وبمجرد رؤيته لمجموعة من الريتسة في القاع يهبط إلى مكانها ويدفع المسمار في جانب الريتسة ويراعى ألا يمس درعها الهش إذ أنه أقوى قليلاً من قشر البيض الكبير الحجم.

وبمجرد أن تشعر الريتسة بأن جسماً صلباً لمس شوكة يأخذ هذا الشوك في الانكماش وتساعد هذه الخاصية الصياد على اقتلاعها من وكرها مستخدماً المسمار كعتلة يدفع بها الريتسة خارج الوكر ثم يمسكها بيده الثانية التي تكون خالية من أى معدات لهذا الغرض ثم يضعها في الكيس.

ويراعى في صيد الريتسة ألا يحاول الصياد استخدام أصابعه للمساعدة على اقتلاعها من وكرها بل يجب أن تتم هذه العملية بالكامل بواسطة مسمار الصيد لأن أى محاولة بالأصابع تؤدي إلى دخول شوكة الريتسة الحاد في جلد الأصابع ويسبب ذلك بعض الألم كما أن استخراجها بأمره حادة فيما بعد من الأصابع عملية دقيقة ومؤلمة.

كما يراعى أيضاً ألا يلمس جسم الصياد الكيس الذي يجمع فيه الريتسة بل يجب أن يكون دائماً بعيداً عن جسمه لأن أى حركة أثناء السباحة قد تصدم الأرجل أو أجزاء أخرى من جسمه في الكيس الذي يحوى الريتسة بعنف وهذا يؤدي بالتالى إلى دخول الشوك في جسم الصياد ولذا يجب الحرص دائماً على تلافي ذلك.

وهناك مسألة أخرى يجب على الصياد مراعاتها وهو عدم استخدام يديه إطلاقاً أثناء عملية الصيد لمسح وجهه بها أو وضعها على أى جزء من جسمه. ذلك لأن الريتسة تعيش دائماً وسط حيوانات هلامية بدائية لها شعور رخوة قصيرة وتتغذى الريتسة على هذه الحيوانات ولكن هذه الحيوانات تفرز مادة تلهب سطح الجسم إذا لمستها ولذا يجب الحذر من لمس الوجه باليد أثناء الصيد.

ويلاحظ الصياد أثناء عملية الصيد أنه بمجرد انتزاع أى ريتسة من وكرها تتجمع الأسماك بكثرة حول المكان الذى انتزعت منه للغذاء على الأعشاب والحيوانات التى كانت تكمن في هذا الموقع والتى كان من الصعب على الأسماك الوصول إليها لأن الريتسة تحمى بشوكها هذه البقعة.

كما يلاحظ أيضاً أن (بطارخ) الريتسة وهى الجزء الذى يؤكل داخل جسمها تشكل غذاء شهى للأسماك وإذا حدث بطريق الصدفة أن أصاب مسمار الصياد جسم الريتسة الخارجى وكسره وبدأت البطارخ تخرج منه فنجد في هذه الحالة أنواع كثيرة من الأسماك تتسابق بل وتتصارع لتفوز بنصيب من هذا الغذاء الشهى. وقد تجرنا هذه الخاصية العجيبة إلى التفكير في إستخدام (بطارخ) الريتسة كطعم لصيد الأسماك. أو كمادة (للتزفير) للأسماك لاجتذابها إلى نقطة الصيد. وبعد جمع الريتسة وإستخراجها من الماء يتم فتحها بواسطة مقص صغير الحجم وذلك بإدخال طرف أحد سلاحي المقص وهو مفتوح في فم الريتسة الذى يكسوه غطاء جلد رقيق وبذا يسهل اختراقه بسلاح أحد جزئى المقص. ثم نشرع بعد ذلك في قص الجزء العلوى من غلاف الريتسة الخارجى والمحيط بفمها وبفصل الجزء العلوى عن باقى جسم الريتسة يظهر في هذا الجزء الأخير خمسة أجزاء (بطارخ) صغيرة الحجم صفراء اللون مكونه من كمية كبيرة من البويضات الدقيقة الحجم للغاية وهذه البطارخ الخمس هى ذلك الجزء القابل للأكل في جسم الريتسة وهى لذيذة الطعم للغاية ويمكن عصر بعض الليمون عليها وهذه البطارخ تكون غذاء كامل فإذا حدث لأى سبب من الأسباب أن نفذ غذاء الكشاف منه في أى مكان يوجد به حيوان الريتسة فإنه بمجهود قليل يمكن للكشاف إذا كان مدرباً على صيدها أن يحصل على غذاء لذيذ كامل.

وبهذه المناسبة فإننى أنصح الكشافين البحرين بقراءة رواية ألكسندر سيلكرك الذى كان يعمل ريساً على إحدى المراكب الانجليزية وأختلف مع قبطان المركب الذى كان شرس الأخلاق ويسىء معاملته ففضل ترك المركب والتزول في إحدى جزر المحيط الهادى النائية (جوان فرناندز) عن الاستمرار في العمل تحت قيادة قبطان مستبد خشن الطباع.

ولم يكن مع سيلكرك من الزاد عند نزوله الجزيرة سوى ما يكفيه لمدة أسبوعين ومع ذلك فلقد ظل على سطح الجزيرة وحيداً لمدة أربعة أعوام بعد أن أبحرت مركبه وأستطاع

خلالها أن يرتب لنفسه الطعام والشراب مما يمكن صيده من شواطئ الجزيرة ومما يمكن زراعته في الجزيرة من نباتات اكتشفها وعاش طوال هذه المدة إلى أن ألتقطه مركباً آخر وعادت به إلى بلاده. ولقد أوحى هذه الحادثة التاريخية إلى المؤلف ستيفسون بكتابة قصته المشهورة عن روبنسون كروزو.

## حيوان الأخطبوط

ومن المسائل التي يجب على صياد قنفذ البحر الاحتياط منها هو حيوان الأخطبوط الذي يكمن في بعض الأحيان في كهوف الصخور التي تتواجد فيها الريمسة ويصل إلى أحجام تجعل من الخطورة مهاجمته أو حتى الاقتراب منه وجسمه عبارة عن رأس كبير وله ثمانية برائن وهي التي يستخدمها للأطباق على فريسته كما يستخدمها أيضاً للحركة صورة رقم (٢٥).

ومن هنا كان أسمه أخطبوط من كلمة (Octopus) اليونانية أى ذو الثمانية أرجل. وليس صيد الأخطبوط حتى الكبير الحجم منه بالعملية الصعبة على الصياد المدرب. وخير الطرق لصيده هي استخدام البندقية ذات الحربة للصيد تحت سطح الماء. فتوجه نحو الأخطبوط حربة البندقية من مكان قريب جداً من جسم الأخطبوط حتى لا تخطئه خصوصاً وأن الأخطبوط جرىء ويظل في جحره لا يتحرك إذا أقرب منه أحد. ونظراً لطول حربة البندقية فإن الصياد يكون دائماً بمأمن من برائن الأخطبوط الثمانية. وما يؤكل من الأخطبوط هي برائنه الثمانية وقبل طهيهِ تجرى عملية تطرية هذه الأعضاء وذلك بإلقاء جسم الأخطبوط عدة مرات على أرض صلبة.

ولحم الأخطبوط لذيذ جداً ولقد تذوقته عدة مرات أثناء عملي كسفير لمصر في إيطاليا حيث يؤكل بكثرة. ولكن الأخطبوط لا يؤكل كثيراً في بلادنا لأنه غير معروف لعدد كبير من المواطنين كما أن من بين من يعرفه من أهالي المدن الساحلية قليل هم الذين يستسيغون على أكله.

## خيار البحر

ومن الحيوانات البحرية التي يقابلها أيضاً صياد الريمسة بكثرة هو حيوان خيار البحر (Sea Cucumber) وهو من فصيلة الرخويات. ويشبه هذا الحيوان في شكله الخارجى

ثمار الخيار ولذا سمي بهذا الاسم ولكن لونه داكن وأقرب إلى السواد وخيار البحر أسفنجي التركيب وإذا أخرجه من الماء وضغطنا عليه فيندفع الماء من جسمه على شكل نافورة صغيرة. والمعروف لنا في مصر أن هذا الحيوان المائي لا يؤكل وليست له قيمة اقتصادية رغم كثرته في مياه البحرين الأبيض المتوسط والبحر الأحمر ولقد مكثت فترة طويلة متأثراً بهذا الرأي إلى أن عينت كأول سفير لمصر في الصين ودعانا السيد شوان لاي رئيس الوزراء لمقابلته برفقة الوفد الاقتصادي المصري الذي حضر إلى الصين عام ١٩٥٧ برئاسة السيد مصطفى خليفة وكيل وزارة المالية في ذلك الحين لتوقيع إتفاقية التبادل التجاري بين مصر والصين. فذهبنا لمقابلة السيد شوان لاي في مدينة شنغهاى وهى أكبر موانئ الصين ويبلغ تعداد سكانها حوالى ثمانية ملايين نسمة. وكان من بين الأصناف التى قدمت في هذه المأدبة حيوان خيار البحر مطبوخاً في زيت الصويا وهناك ذقته لأول مرة في حياتى ووجدت طعمه مستساغاً ولقد علمت أن خيار البحر يعتبر في الصين من الأصناف الفاخرة.

ونظراً لوجود كميات ضخمة من خيار البحر في سواحلنا المصرية ويمكن صيده بسهولة بكميات كبيرة فيأخذنا لوقام المسؤولون عن تميمين البلاد باستحضار أحد الخبراء الصينيين لدراسة مختلف طرق طبخ هذا الحيوان وطرق تشجيع المواطنين على تناول هذا الغذاء الغنى بالبروتينات التى توجد عادة في اللحوم وهذه اللحوم وهى شحيحة في بلادنا لقلة المراعى الطبيعية.

وبما أنه قد ثبت لنا أن خيار البحر غذاء صالح في الصين فلا بد أن يكون مفيد لنا في مصر وحتى في أسوء الفروض ولم يقبل على تناوله عدد كبير من المواطنين فإن هذا الحيوان نظراً لأنه غنى بمادة البروتين يمكن بسهولة تحويل لحمه إلى مسحوق وذلك في مصانع إنتاج مسحوق الأسماك لاستخدامه كعلف حيوانى وخصوصاً للدجاج الذى بإضافة نسبة قدرها ١٠٪ من هذه المسحوق إلى غذائه يزيد كثيراً من حجمها ومن إنتاجها للبيض.

## الطحالب والأعشاب البحرية

وبالإضافة إلى ما سبق ذكره من أحياء مائية لا نستفيد منها حالياً من الناحية الاقتصادية فإن قاع البحر خصوصاً في منطقة الاسكندرية تكسوه طبقات من مختلف أنواع الطحالب والأعشاب البحرية وتقذف أمواج البحر عقب أيام النوات بكميات

كبيرة من هذه الطحالب والأعشاب. ويقدر ما يلفظه البحر سنوياً على شاطئ الاسكندرية بحوالى ١٥٠٠٠ طن. ولقد ظلت هذه الأعشاب البحرية تثير مشكلة صحية للمدينة حيث أنها تتعفن وتلوث شواطئ الاستحمام برائحة كريهة.

وكانت بلدية الاسكندرية في بادئ الأمر تقوم بإزالة هذه الأعشاب بواسطة عمالها وتنقلها إلى مكان بعيد ولا يستفاد منها بشيء ولكن ثبت الآن أن بين هذه الأعشاب أنواع من الطحالب التي ثبتت فائدتها الاقتصادية وتقوم الآن (١٩٦٢) بعض الشركات بجمع هذه الطحالب وتنقيتها ثم تصديرها.

وأهم أنواع هذه الطحالب هي التي يستخرج منها مادة (أجار أجار) وتدخل هذه المادة في الكثير من الأغذية والمستحضرات الطبية. وهناك أنواع أخرى من الأعشاب البحرية التي تستخدم لغذاء الإنسان. وفي أثناء عملي بالصين دقت الكثير من ألوان الطعام التي تدخل فيها هذه الأعشاب البحرية وبعضها يطهى في الحساء. وفي اليابان توجد بعض الشركات تقوم بإعداد غذاء جاهز من الأعشاب البحرية. ومن بعض أنواع الأعشاب البحرية ما يصلح لعلف الحيوان وإذا كانت الطبيعة قد حرمت بلادنا من الأمطار الغزيرة التي تساعد على تنمية المراعى التي تربي عليها المواشى والأغنام فإن الطبيعة نفسها قد عوضتنا عن ذلك بالكثير من الأعشاب البحرية التي تصلح لذلك. ولكن حتى الآن لم تعمل أى دراسات أو أبحاث اقتصادية عن مدى إمكان إستخدام هذه الطحالب والأعشاب واستفادة البلاد من هذه الإمكانات الاقتصادية المهمة. وهناك من الأعشاب البحرية ما يصلح كسماد لكثرة ما تحويه من المواد العضوية الصالحة لغذاء النبات وهي الأزوت والكربون والفسفور وهذه أيضاً لم يفكر أحد في إستخدامها في بلادنا. والواقع أن الطبيعة قد حبت بلادنا بشواطئ تمتد إلى حوالي ثلاث آلاف من الكيلومترات ولكن مدى الافادة من الثروة المائية قاصر على صيد الأسماك وبكميات محدودة جداً يمكن مضاعفتها ببعض الجهود وهذا هو إحدى الواجبات التي نعد الكشافين البحرين من أجلها وأن الغرض الذى نرمى إليه من نشر الوعي البحرى بين الشباب عن طريق الكشافة البحرية رغم ما يتكلفه أعدادهم من مال ومجهود ليس غاية في الحد ذاته وإنما هو وسيلة لخلق المواطن الصالح الذى يغرس فيه حب البحر منذ نعومة أظافره فيقبل على الصناعات والفنون البحرية بشغف وهواية وتتحول بعد ذلك هذه الهواية إلى وسيلة لكسب عيشه وأفادة مجتمعه بما يقوم به من أعمال تعود على البلاد بالفائدة وتساهم في زيادة إنتاجها وبالتالي رفع مستوى معيشتها.



## الدراسات النظرية للكشف البحرى

ولم يقتصر برنامج التدريب في معسكر سيدى بشر على النواحي العملية للكشف البحرى فقط وإنما رأيت أن يشمل هذا التدريب بعض الدراسات النظرية المتصلة بالحياة البحرية وقمت بإلقاء سلسلة من المحاضرات المتصلة بالثروة المائية في البلاد ومن بين هذه المحاضرات أقدم المحاضرة التالية والتي قمت بإعدادها.

## الثروة المائية في جمهورية مصر العربية

تعتبر الثروة المائية في مصر من المصادر الهامة للغذاء البروتينى بل أنها كانت أهم مصادر ذلك الغذاء في عهد قدماء المصريين. وتبدو هذه الحقيقة مسجلة في تاريخهم وعلى جدران معابدهم إذ نرى أن الأسماك والبط والأوز وغيرها من منتجات الثروة المائية تعتبر في مقدمة اللحوم المستخدمة في غذاء قدماء المصريين.

ويرجع السبب في ذلك إلى أن الطبيعة كانت مقترنة مع البلاد في الأمطار التي لا تسقط إلا بنسبة ضئيلة في السواحل الشمالية خلال فصل الشتاء وتبقى البلاد محرومة تماماً من هذه الأمطار في أغلب أوقات السنة مما لا يجعلها صالحة للمراعى والأحراش التي يمكن تربية المواشى والأغنام فيها.

ولكن الطبيعة عوضت البلاد عن قلة الأمطار وبالتالي المراعى بسعة كبيرة في سواحلها التي يبلغ طولها حوالى ٣٠٠٠ كيلومتراً تقريباً وكذا بنهر النيل الذى كان دائماً مصدراً لخيرات هذا البلد منذ أقدم العصور. فعندما يفيض النيل سنوياً كانت تتكون البرك والبحيرات التي تعيش وتتوالد فيها الأسماك.

ولكن على الرغم من طول شواطئ البلاد ووفرة مياه النيل فإن ما يصيب المواطنين من الثروة المائية يعتبر نسبة ضئيلة نسبياً بسبب تزايد السكان بنسبة كبيرة.

## أهم مصادر الثروة المائية في مصر

أن أهم موارد الثروة المائية في البلاد هي الآتى:

أولاً: الأسماك وهذه يتم صيدها من البحيرات والنيل وشاطئ البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر.

**ثانياً : الأسفنج** ويصاد حالياً من شواطئ البحر الأبيض المتوسط في الجهات التي تقع بين العلمين ومرسى مطروح. ويبلغ كمية المصاد منه حالياً حوالي ٢ طن من الأسفنج الممتاز ولكن من الممكن زيادة هذه الكمية إلى أكثر من ٢٠ ضعفاً وذلك بالتوسع في أسطول صيد الأسفنج وتزويده بمعدات الغطس الحديثة واستغلال منابت الأسفنج في كافة الشواطئ المصرية حيث أنه ثبت وجوده في مناطق أخرى كثيرة في البحر المتوسط خلاف المنطقة السالف ذكرها كما ثبت وجود أنواع في البحر الأحمر وهي وإن كانت تقل كثيراً في الجودة عن أنواع البحر الأبيض إلا أنها أوفر كثيراً منها.

**ثالثاً : وعلاوة على الأسماك والأسفنج** فإنه يصاد على نطاق ضيق جداً كميات من المحار والرخويات وحيوان الریتسة ولكن على نطاق ضيق جداً حيث أن هذه الحيوانات تعتبر من الكماليات ولا تستخدم كغذاء رئيسي للشعب.

**رابعاً : كما تذخر الشواطئ المصرية** بأنواع كثيرة جداً من الحيوانات والأعشاب البحرية والتي لها قيمة غذائية عالية ومن الممكن إستخدامها محلياً أو للتصدير ولكن هذه لم تتخذ نحوها أى إجراءات لاستغلالها حتى الآن.

ومن هذه الحيوانات : الصدف ويستخدم في تطعيم المنتجات الخشبية المستخدمة في (الأرايسك) وكذا النheid ويستخدم في صناعة الأزرار الفاخرة وخيار البحر الذي يستخدم كغذاء هام في بلاد الشرق الاقصى وأنواع عديدة من الأعشاب البحرية وفي مقدمتها عشب (الأجار - أجار) الذي يستخدم في مختلف الصناعات الطبية والغذائية وأعشاب كثيرة يمكن استخدامها كغذاء إنسانى أو علف حيوانى أو كسماد لتخصيب الأراضى.

## إنتاج مصر من حاصلات الثروة المائية

يقدر إنتاج جمهورية مصر العربية (١٩٦٥) من حاصلات الثروة المائية ١٥٠٠٠٠ طن من الأسماك موزعة بالنسب الآتية:

**أولاً :** البحيرات ويقدر إنتاجها بحوالى ٦٠٪ من مجموع الانتاج السنوى أى بحوالى ٨٥٠٠٠ طن ويلاحظ أن هذه النسبة في تناقص مستمر نظراً لأعمال الإصلاح الزراعى التي تقتطع سنوياً مساحات كبيرة من البحيرات لتحويلها إلى الإنتاج الزراعى. وكذا للتوسع في إستخدام المبيدات الحشرية التي أدت إلى تلوث مياه

البحيرات التى تغذيها مياه الصرف مما أدى إلى هبوط إنتاجها السمكى بنسبة كبيرة جداً.

ثانياً : النيل وفروعه ويقدر إنتاجه بحوالى ١٥٪ من الانتاج السنوى أى بحوالى ٢٥٠٠٠ طن سنوياً. ولا ينتظر زيادة كبيرة في هذا المحصول لأنه بعد الانتهاء من بناء السد العالى وتكوين بحيرة ناصر أمامه فإن الانتاج منها سوف يزداد ولكن هذا الانتاج سوف يتناقص في النيل نفسه نتيجة للسدود والقناطر التى ستقام عليه ونتيجة لتحويل الحياض إلى رى دائم.

ثالثاً : ساحل البحر المتوسط ويقدر إنتاجه بحوالى ١٥٪ من الانتاج السنوى أى حوالى ٢٥٠٠٠ طن سنوياً. وهذه النسبة يمكن بسهولة مضاعفتها إلى ٥٠٠٠٠ طن سنوياً وذلك :

(أ) باستغلال المنطقة الواقعة غرب الاسكندرية إلى السلوم.

(ب) استخدام مراكب من حجم أكبر والصيد بطريقة الجر في المياه العميقة أمام الدلتا.

(ج) تحسين وسائل الصيد في المنطقة من بورسعيد إلى العريش.

رابعاً : سواحل البحر الأحمر ويقدر إنتاجها بحوالى ١٠٪ من الانتاج السنوى أى حوالى ١٥٠٠٠ طن وهذه من الممكن بسهولة زيادتها إلى ٥٠٠٠٠ طن سنوياً وذلك بإنشاء مراكز للصيد تحوى قرى لسكن الصيادين ومصانع لانتاج الثلج وأسطول من مراكب النقل لنقل هذه الكميات إلى داخل البلاد.

## خواص الشواطئ المصرية

قبل أن نتكلم عن وسائل الصيد وأنواع المراكب المستخدمة في الصيد يجدر بنا أن نشرح قليلاً بعض الخواص الطبيعية التى تحدد الأنواع التى يمكن إستخدامها:

١ - الرصيف القارى وهو ذلك الجزء من الساحل الذى يمتد في الماء من خط تلاقى مياه البحر بالأرض وهو ما نسميه بالشاطئ إلى عمق ٢٠٠ متراً داخل البحر.

ويمتد هذا الرصيف إلى مسافة طويلة قد تبلغ ٢٠ كيلومتراً أو أكثر أمام دلتا نهر النيل وتلخز الأسماك عادة في هذه المنطقة لما يلقيه هذا النهر في البحر سنوياً من مياه

الفيضان والتي تحوى الكثير من المواد العضوية والتي تصلح كغذاء للأسماك. (قل كل ذلك كثيراً بسبب توقف مياه الفيضان بعد بناء السد العالى عام ١٩٦٤).

كما يمتد هذا الرصيف غرب الدلتا إلى السلوم ولكن بنسب متفاوتة. أما الرصيف القارى في البحر الأحمر فإن عرضه يتفاوت وبينما يبلغ متوسط عمق المياه في خليج السويس حوالى ٦٠ متراً أى أننا نعتبر خليج السويس كله جزء من الرصيف القارى إلا أننا نجد أن عرض الرصيف القارى لا يتجاوز بضعة مئات من الأمتار في باقى أجزاء البحر الأحمر.

٢ - نوع الشواطىء وهل هى مكشوفة أو ذات وقاية. فنجد مثلاً أن الشواطىء الشمالية لمصر والواقعة على البحر المتوسط من النوع المكشوف التى لا توجد أى جزر أو رؤوس ممتدة في البحر تعمل على تواجد مراسى ومرافىء طبيعية يمكن الالتجاء إليها في الرياح العاصفة والتي يشتد فيها هياج البحر.

بينما نجد أن ساحل البحر الأحمر يحوى الكثير من الخلجان والجزر التى يمكن اعتبارها مناطق واقية.

٣ - الرياح السائدة في مصر هى الشمالية الغربية وهذا النوع من الرياح يهب في معظم أوقات السنة. واتجاه الرياح بالنسبة للشواطىء أمر هام إذ أنه يقرر نوع المحركات أو الشراع الذى يجب استخدامه.

ففي شواطىء البحر المتوسط حيث يمكن استخدام الشراع في الذهاب والعودة نجد أنه في البحر الأحمر لا يمكن استخدام الشراع في بعض الأحيان إلا في الذهاب أو العودة فقط لمواجهةنا للريح.

كما أننا باستخدام محرك يجب علينا استخدام محرك إضافى أو شراع ليعمل كاحتياط.

٤ - وبالمثل يمكن القول عن عمق المياه ... الخ.

## وسائل الصيد المستخدمة

يمكن تلخيص أهم وسائل الصيد المستخدمة في الآتى:

أولاً : بالنسبة للأسماك تصاد بإحدى الطرق الآتية:

١ - بالصنارة والطعم.

- ٢ - بالسنارة والخيوط الذى تجره المركب وتعرف بطريقة الجريرة (Trolling).
- ٣ - بطريقة الجواىى وهذه تستخدم عادة في البرك والملاحات.
- ٤ - بطريقة شباك الغزل.
- ٥ - بطريقة شبكة الطراحة.
- ٦ - بطريقة الجرافة الساحلية.
- ٧ - بطريقة شباك الجر.
- ٨ - بطريقة الشانشولا.

وتوجد أنواع كثيرة حديثة لم يدخل استخدامها في البلاد بعد. مثال ذلك:

- ١ - الخيط الطويل (Long Line).
- ٢ - الصيد بمضخة الأسماك.
- ٣ - الصيد بالكهرباء.
- ٤ - الصيد بين (اليتين) (Mid - Water Trawling).

## أنواع مراكب الصيد المستخدمة

- ١ - الفلايك ذات القاع المسطح (Flat bottom). وهذه تستخدم عادة في البرك والملاحات الضحلة. وتستخدم المدرة لدفع هذا النوع من الفلايك كما يستخدم الشراع في بعض الأحيان.
- ٢ - الفلايك البلدى وهذه الفلايك تستخدم في الصيد على الشواطىء ومن مميزاتا أنها:

- (أ) سريعة بالشراع وبذا يمكن الوصول بسهولة إلى أماكن الصيد.
- (ب) يمكن استخدام المقاذيف للمناورة أثناء الصيد بالشباك.
- (ج) بسيطة التركيب سهلة الصنع وزهيدة التكاليف نسبياً.
- (د) يمكن سحبها إلى الشاطئ بسهولة.

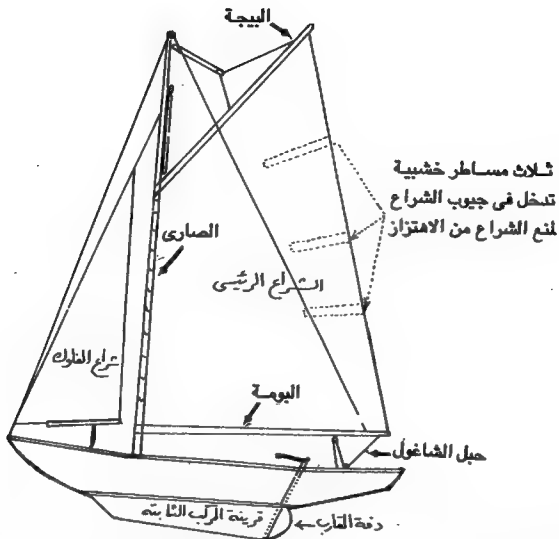
- ٣ - ولقد أمكن صناعة حجم أكبر من الفلايك البلدى وتركيب محرك ديزل يبرد بالهواء قوة ٢٠ حصان وتزويدها بثلاجة لحفظ الأسماك ولقد وزع عدد من هذه (اللانشات) على الجمعيات التعاونية في البحر الأحمر وهى تأتى بنتائج طيبة.

٤ - مراكب الصيد وهى أكبر حجماً من اللانشات سالفة الذكر وتجهز هذه المراكب بمحركات ديزل تتراوح قوتها بين ٦٠ و ٢٥٠ حصان حسب حجم المركب التى يتراوح طولها بين ٤٠ و ٧٠ قدم. وهذا النوع من المراكب يعرف باسم (البلائس) وتستخدم هذه المراكب فى شباك الجر والشانولا. وهى مزودة بثلاجات لحفظ الأسماك ويمكن لهذا النوع من المراكب أن يخرج فى رحلات تمتد إلى أسبوع فى بعض الأحيان.

## إنضمام فريق جواله

### شركة مصر للحريز الصناعى بالاسكندرية إلى الرحلة

وفى خلال فترة التدريب التى قضيناها فى معسكر التدريب بسيدى بشر فى الاسكندرية من ١٥ - ٢٤ أغسطس ١٩٥٤ كان فريق الجوالين البحريين بشركة الحريز الصناعى من أولى الفرق التى أنضمت لجمعية الكشافة البحرية بمجرد تكوينها وكان هذا الفريق فى مقدمة الفرق من حيث النشاط والحماس لأعمال الكشف البحرى ولقد بادر فريق جواله شركة مصر للحريز الصناعى بمجرد تكوينه بشراء زورق شراعى (كوتر) طوله تسعة أمتار تقريباً وكان أسمه الأصلي "شربات" ولقد قام فريق جواله الحريز الصناعى باستبدال هذا الاسم بأسم "كشاف" ويجدر بهذه المناسبة أن نذكر أن رجال البحر يتشائمون فى العادة من تغيير أسم المركب ولكن فريق الحريز الصناعى لم يبالوا بذلك أو ربما لم يكونوا قد مارسوا فى هذه الفترة أعمال البحر المدة الكافية ليلموا بجميع تقاليد وعادات رجال البحر. وكان قد مضى على "كشاف" أنظر الصورة رقم (٢٦) قبل إنتقال ملكيته إلى فريق الحريز الصناعى حوالى عشرون عاماً يعمل فى نقل المصيفين إلى منطقة (الرملة البيضاء) فى ميناء الاسكندرية ولكن رغم طول هذه المدة فإن خشبه كان لازال بحالة جيدة (ظاهرياً على الأقل) كما كان المعروف عنه أنه من أسرع الزوارق ومن أقدرها على تحمل البحر العالى والحق أنه ثبت لنا أثناء الرحلة أن "كشاف" كان أسرع الزوارق التى أشتركت فى هذه الرحلة وكانت فكرة القيام برحلة بحرية إلى مرسى مطروح بالكوتر "كشاف" تراود فريق جواله الحريز الصناعى منذ بدء صيف عام ١٩٥٤ عندما أشتروه ولكن الفريق كان متخوفاً من القيام بهذه الرحلة بمفرده فلم يحدث لهم أن قاموا بأى رحلات به من قبل ولكن قيام الكشافين البحريين بزوارقهم من القاهرة إلى الاسكندرية عن طريق رأس البر قد شجعت فريق جواله الحريز الصناعى وأثارت الحماس



صورة رقم (٢٦) "كشاف" زورق جواله شركة الحرير الصناعي الذي انضم إلى الرحلة بالاسكندرية

في نفوس أعضائه وقرروا الانضمام بالكوتر "كشاف" إلى الزورقين "ببليل" و "سمير" وبدأت استعداداتهم لهذه الرحلة بتجهيز الكوتر "كشاف" بشراعين جديدين وتقوية الأسلاك التي تشد الصاري إلى جسم القارب وشرعوا في التدريب على أعمال الملاحة ويبدو أن الفريق لم يوفق في الحصول على بوصلة بحرية فأكتفوا بالحصول على بوصلة يدوية ولكن كما ثبت فيما بعد أثناء الرحلة أن هذا النوع من البوصلات لا يمكن الاعتماد عليه دائماً في أعمال الملاحة البحرية.

ثم شرعوا في انتخاب الفريق الذي سيقوم بهذه الرحلة وأخيراً وقع الاختيار على:

المهندس / كريستيان رطل (Christian Ratl) قائداً للفريق ومصطفى عوض الله - عزت محمد حلمي - عدلي الطوخى - حسام عبد الرحمن - صلاح صادق أعضاء في الفريق.

ويلاحظ أن من بين الستة أفراد الذين يكونون هذا الفريق منهم أربعة لم يسبق لهم القيام بأى رحلات في عرض البحر. وفي فترة الاستعداد لهذه الرحلة قام فريق "كشاف"

بأولى رحلاته التجريبية من ميناء الاسكندرية حيث كان يربط "كشاف" في نادى اليخت المصرى إلى معسكر الكشافين البحرين بسيدى بشر وقد تمت هذه الرحلة على مايرام وأن كان أغلب الفريق أصيب بدوار البحر في ذلك اليوم. وبعد معايتى للكونتر "كشاف" نصحت فريق جواله الحرير الصناعى بعمل مظلة (تنده) له لتقى طاقمه من الأمواج العالية في عرض البحر وبتزويد الكشاف بقارب من المطاط الذى يطوى في كيس ليشغل حيزاً صغيراً داخل الزورق وذلك لاستخدامه في حالة الطوارئ وللاتقال بين الزورق والبر في الأماكن التى لا يوجد بها مرسى مناسب. ولقد نفذ جواله الحرير الصناعى كل هذه النصائح في زورقهم "كشاف" بكل دقة.

## مرافقة اليخت برنيس لرحلة الكشافة البحرية

وكان يوجد لدى السلاح البحرى اليخت برنيس الذى كان ملكاً للملك السابق فاروق الأول وكان المعروف عن هذا اليخت أنه من خير اليخوت البحرية ولقد أتمه تفكيرنا إلى التماس أستعارته من السلاح البحرى ليرافق الكشافين البحرين في رحلتهم إلى مرسى مطروح. وقبل أن ندخل في تفاصيل إنضمام برنيس إلى رحلتنا نود أن نذكر شيئاً عن مواصفات هذا اليخت العتيد.

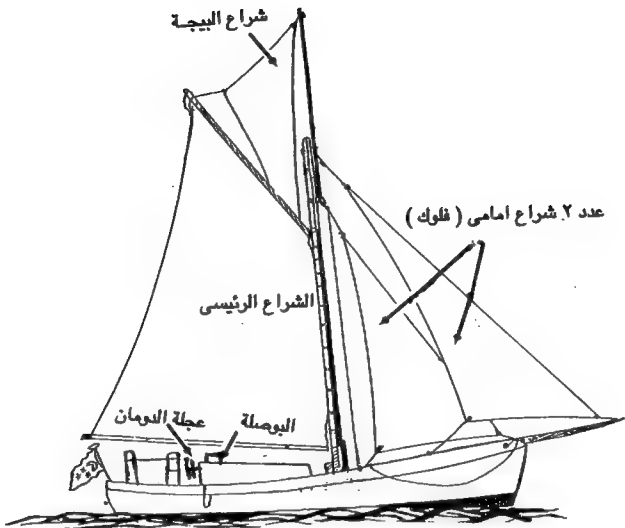
## مواصفات اليخت برنيس

يبلغ طول هذا اليخت حوالى ٥٤ قدماً أى حوالى ١٨ متراً وحمولته الكلية ٣٥ طناً ويحمل خمسة أشرعة وبه محرك اضافى قوته ٨٠ حصان أنظر الصورة رقم (٢٧).

ويوجد باليخت برنيس مكان لمبيت ١٠ أفراد بخلاف الطاقم الذى زود اليخت به بأماكن لمبيت أربعة أفراد. إلا أنه ثبت لنا فيما بعد أنه يمكن لليخت أن يتسع لنوم عدد أكبر من ذلك كثيراً إذا قبل الكشافون الحياة الحشنة بالنوم على سطح اليخت وذلك ميسوراً جداً خصوصاً في فصل الصيف.

ويبلغ غاطس برنيس حوالى ٩ أقدام ولقد كان هذا الغاطس الكبير من أهم نقاط الضعف في هذا المركب إذ أنه لا يستطيع الاقتراب من الساحل بالقدر الذى نأمله إلا في الأماكن التى يسمح عمق الماء فيها بذلك.





صورة رقم (٢٧)

اليخت "برنيس" الذي كان ملكاً خاصاً لملك مصر السابق فاروق وقامت البحرية المصرية باعارته لمرافقة رحلة الكشافة البحرية من الاسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة.

ولقد روعى في بناء اليخت برنيس المتانة والقدررة على الملاحة في أشد الزوابع البحرية ولذا لم يهتم صاحبه الأصلي في بنائه إستخدام خطوط اليخوت الانسيابية الشكل ولذا فإن شكله يذكرنا بتلك السفن الشراعية التي كانت تستخدم في القرن الثامن عشر قبل ظهور المحركات التي تعمل بالبخار وإستخدامها في السفن.

ولقد كانت مواصفات برنيس هذه تجعله أنسب المراكب ليرافقنا في رحلتنا ليعمل (كمركب أم) (Mother Ship) أى مركب تستخدم لتدريب الكشافين على مختلف الأعمال البحرية على سطح المركب مثل أعمال النظافة والصيانة الدورية وقيادة الدفة (الدومان) وقراءة الخرائط والبوصللة ورفع مختلف الأشرعة وخفضها وإنزال المخاطيف ورفعها وإستخدام وسائل الأنقاذ... الخ. كما تستخدم المركب الأم أيضاً لراحة الكشافين الذين يعملون في الزوارق الصغيرة والحصول على راحتهم على سطح هذا اليخت المريح بدلاً من قضاء أوقاتهم خارج نوبات عملهم داخل مظلات زوارقهم وهذه عادة تكون غير مريحة خصوصاً إذا كانت الأمواج عالية. كما تستخدم المركب الأم أيضاً كمستشفى عائِم لمن يمرض من الكشافين وكذا كمخزن لحفظ الزائد من الأمتعة

والمأكولات ومعدات المعسكر وكذا لأعمال الإنقاذ في حالة حدوث أى طارئ  
للكشافين خلال رحلتهم. وكما سئرى فيما بعد أن برنيس قامت بكل هذه الأعمال على  
أتم وجه بل يمكن القول أنه كان من المعتذر بدونها اتمام هذه الرحلة بنجاح والآن وقد  
ذكرنا مواصفات برنيس يجدر بنا أن نقص شيئاً عن تاريخ هذا اليخت.

## تاريخ اليخت برنيس

كان هذا اليخت ملكاً لاميال بريطاني أسمه جولد سميث وكان أسم هذا اليخت  
عندما كان في حيازة الاميرال جولد سميث (مادلينا) وعندما أحيل الاميرال جولد  
سميث إلى المعاش قام ترافقة زوجته وبناته الثلاث بهذا اليخت في رحلة حول العالم  
وبعد أن أتموا رحلتهم انتهى بهم المطاف عام ١٩٣٩ بنادى اليخت المصرى بميناء  
الاسكندرية عندما أعلنت الحرب العالمية الثانية وفي هذه الأثناء أستدعى الاميرال جولد  
سميث إلى الخدمة العاملة في إنجلترا فترك اليخت (مادلينا) وبه زوجته وبناته الثلاث. وفي  
خلال الحرب العالمية الثانية أنقطعت أخبار الأميرال جولد سميث ويبدو أنه لقي حتفه في  
الحرب كما تزوجت إحدى بناته من أحد الضباط البريطانيين في مصر وظلت زوجة  
الاميرال جولد سميث واليخت (مادلينا) حتى عام ١٩٤٦ عندما رأّت مغادرة البلاد  
والعودة إلى وطنها الأصلي فباعت اليخت إلى أولاد بطرس صادق الذى أقتصر  
استخدامهم لليخت (مادلينا) على أعمال التزهة.

وفي عام ١٩٥١ قامت بلدية الاسكندرية بشراء اليخت (مادلينا) وقدمته هدية للملك  
السابق فاروق بمناسبة عيد زواجه (الثانى) وتم تسجيل هذا اليخت بأسم الخاصة الملكية  
وقام الملك السابق بتغيير أسم (مادلينا) إلى برنيس نسبة إلى ميناء برنيس القديم ذو الشهرة  
التاريخية في الجزء الجنوبي من الحدود المصرية على ساحل البحر الأحمر. ومما يجدر  
ذكره أن منطقة برنيس هذه مشهورة بكثرة الأسماك الكبيرة الحجم هناك من اصناف  
البركودا والدراج والتاجل... الخ والتي تجعل من هذه المنطقة مكاناً ممتازاً لصيد الأسماك  
ولقد تم تجهيز اليخت برنيس بكافة معدات صيد الأسماك وصدرت الأوامر عام ١٩٥٢  
إلى اليخت برنيس بالانتقال إلى ميناء برنيس في البحر الأحمر ليكون مستعداً لقيام الملك  
السابق برحلة للصيد هناك حتى قامت ثورة ٢٣ يوليو التى عزل فيها الملك فاروق عن  
العرش ويلاحظ هنا أن تغيير أسم اليخت من (مادلينا) إلى (برنيس) كان شؤماً على الملك  
السابق. ووضع اليخت تحت إشراف إدارة الحراسة على الأموال المصادرة من أسرة محمد  
على.

وصدرت الأوامر بعد ذلك إلى اليخت برنيس بالعودة إلى الاسكندرية ولقد ذكر لى الصول برغوث الذى كان من بين طاقم برنيس في ذلك الحين أنه قد قابلتهم أثناء عودتهم بالبحر الأحمر زوبعة هوجاء تحطم فيها الجزء الأعلى من الصارى الرئيسى وأصيب اليخت أثناء هذه الزوبعة ببعض الأعطاب. ومنذ عودة برنيس من البحر الأحمر إلى مرساه في ميناء الاسكندرية بجوار رصيف المحروسة ظل موضوعاً تحت الحراسة التى كلف السلاح البحرى بالتقيام بها وظل برنيس تحت إدارة الأموال المصادرة دون أن ترصد له أى اعتمادات لأعمال الصيانة الدورية وكان نتيجة لإهمال صيانتها أن تكونت على قاعه طبقة سميكة من القواقع وغيرها من الحيوانات البحرية المعروف بأسم (الحشف) الذى يزيد كثيراً من درجة مقاومة الجزء الغاطس من المركب للمياه ويؤدى إلى خفض سرعتها خفصاً ملحوظاً يصل في بعض الأحيان إلى أقل من نصف سرعتها الأصلية بنفس القوة المحركة.

## مقابلة الفريق بحرى سليمان عزت بخصوص "برنيس"

توجهت لمقابلة (الفريق بحرى) سليمان عزت قائد القوات البحرية المصرية وكانت تربطنى به صلة صداقة قديمة كما كان الفريق سليمان عزت سبق أن أنتخب رئيس شرفى لجمعية الكشف البحرية وكان أحد المؤسسين لهذه الحركة والمتحمسين لها والمؤمنين برسالتها ومن يمكنه أن يعرى حركة الكشف البحرية خير من قائد الأسطول الوطنى، ولذا لم أقم بمجهود كبير لاقتناع أمير البحر سليمان عزت بأهمية مراقبة برنيس لنا في رحلتنا إلى مرسى مطروح لتعمل (كمركب أم) ووافق سليمان عزت من حيث المبدء على اعارتنا الضباط والصف اللازمين لتطبيق برنيس.

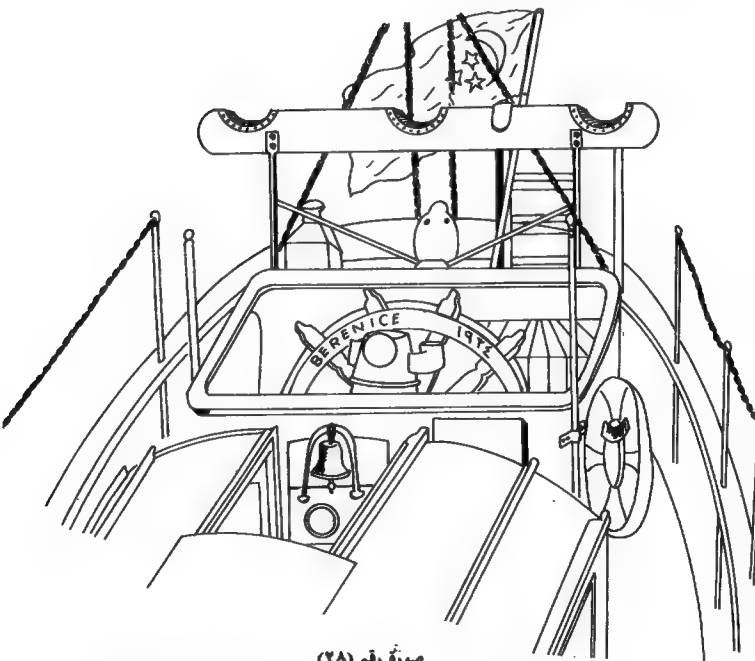
ولكن كان هناك من الناحية الشكلية صعوبتان رئيسيتان وهما:

**الأولى :** أن برنيس لازالت تحت الحراسة ولم تنقل ملكيتها بعد إلى السلاح البحرى ولكن رغم ذلك فإن الفريق بحرى سليمان عزت قبل ارسال برنيس على مسؤوليته الشخصية.

**ثانياً :** أن برنيس ظلت مدة طويلة دون أعمال صيانة دورية لازالة معلق ييدنها الخارجى من (حشف) ولقد سبق أن حاول أمير البحر سليمان عزت عدة مرات رفع برنيس في

الحوض الجاف التابع لمصلحة الموانئ والمنائر ولكن هذا الحوض كان دائماً مشغولاً بشدة ضغط العمل فيه ووعد الفريق بحرى سليمان عزت بمحاولة رفع "برنيس" للمرة الثانية في الحوض الجاف وإذا تعذر ذلك فإنه سوف يكلف بعض رجال الضفادع البشرية بمحاولة القيام بنظافة قاع "برنيس" وإزالة (الحشف) العالق وذلك بحك هذا الحشف بفرش من السلك.

شكرت الفريق سليمان عزت نخوته وأنى واثق الآن أنه بدون هذه المساعدات لما أمكننا التغلب على جميع المصاعب التى قابلتنا في هذه الرحلة كما سيتضح لنا فيما بعد عند سرد أخبار الرحلة بالتفصيل.



صورة رقم (٢٨)  
صورة لمركز قيادة اليخت "برنيس" كما رسمها الكشاف سليم شكور أثناء الرحلة

## طاقم برنيس

لقد أختار أمير البحر سليمان عزت لهذه الرحلة ضابطاً بحرياً من خيرة ضباطه وهو الملازم بحرى حسين زاهر ياقوت وهذا الشاب الذى فضلاً عما يتحلى به من خصال عظيمة جعلته محبوباً من جميع الكشافين فإنه أيضاً من هواة الرياضات البحرية وكان يمتلك زورقاً شراعياً قام به في رحلات طويلة مماثلة لرحلتنا ولذا فإن حسين زاهر ياقوت كان من هذه الناحية أيضاً خير من يقع عليه الاختيار لهذه الرحلة. وكان طاقم برنيس يتكون من الصول برغوث ريساً للبحارة وهو رجل ذو خبرة عظيمة في أعمال البحر وخدم على ظهر المركب برنيس لفترة طويلة كما أسدى برغوث للكشافين البحريين فيما بعد مساعدات عظيمة فقام بعمل الكثير من النماذج البحرية التى تستخدم في تدريب الكشافين وكان له الفضل أيضاً في إقامة أعلى صارى في الجمهورية العربية المتحدة لتدريب الكشافين البحريين وهو الصارى الذى أقامه في معسكر الكشافة البحرية بأبى قير. كما وقع الاختيار على كل من الصول ميكانيكى عبد الباسط وعلى (الباشريس) بحرى أبو كليلة وعلى البحرى على نصر وجميعهم من خيرة رجال البحرية الذين أكتسبوا خبرة طويلة في أعمال البحر بوجه عام وعلى اليخت برنيس بوجه خاص. وشرع الملازم حسين زاهر ياقوت بمجرد إستلام برنيس في إعدادها لهذه الرحلة بفحص جميع أجزائها فحصاً دقيقاً وخصوصاً الحبال التى تثبت الصوارى إلى بدن اليخت والتأكد من سلامة جميع أشرعتها وأن يوصلتها تعمل بدقة وأن المحرك في حالة جيدة... الخ فقام ورجاله بضبط المركب وأختار جميع أجزائها وضبط وإصلاح ما كان يحتاج إلى ذلك وأخيراً أخطرني بأن برنيس أصبحت على إستعداد للرحيل (السلطة). وبناء على ذلك حددنا يوم ٢٥ أغسطس ميعاداً لبدء الرحيل من الاسكندرية إلى مرسى مطروح.

## إنضمام فريق من كشافى الاسكندرية إلى الرحلة

وما سرى بناء إنضمام برنيس إلى رحلة الكشافة البحرية حتى تطوع عدد كبير من فرق الكشافة البحرية بالاسكندرية للانضمام لهذه الرحلة ولما كانوا لا يملكون أى زوارق للسفر بها فلقد أكتفى الأمر بما سيحصلوا عليه من تدريب على ظهر المركب برنيس كما فكرنا أيضاً في أماكن تدريبهم على القيادة بتبادل نوبات العمل مع كشافى الزوارق المشتركة في الرحلة وهى: "بلبل" و "سمير" و "كشاف" وكان فريق كشافى الاسكندرية يتكون من:

محمود صبح - عادل صبح - أحمد عياد - يحيى عياد - عمر المهدي - محمد توفيق حمادة - ماجد سعيد - عادل مصطفى. والذي لاحظته أن فريق كشافة الاسكندرية كان على درجة عالية من التدريب على أعمال الكشافة بوجه عام مثل أعمال المعسكر والطبخ والخيمات والرحلات ولكن لم يكن تدريبهم في أعمال فن البحر خصوصاً في قيادة الزوارق الشراعية بالدرجة الكافية التي تسمح بتبادلهم نوبات القيادة مع أطقم الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" كما ثبت لنا فيما بعد أثناء الرحلة.

كما انضم إلى أعضاء الرحلة من كشافي منطقة وادي النيل بالقاهرة كل من الكشافين عبد السلام رجب (أبني) (١٤ سنة) ونجاد محمد صلاح الدين (١٤ سنة) وهمام نظمي ولم يكن يتجاوز سنه ١٢ سنة وجميعهم على درجة عالية من التدريب في قيادة الزوارق الشراعية إذ كانوا جميعاً أعضاء بنادي يخت القاهرة ولقد قام عبد السلام رجب ونجاد محمد صلاح الدين بالجزء الأكبر من الرحلة على الزورق "بلبل". كما تطوع الكابتن علاء الدين محرم بالانضمام إلى الرحلة ولقد كان إنضمامه إلينا مكسباً كبيراً لخبرته الطويلة في أعمال البحرية التجارية وكذا لسابق خبرته في أعمال الكشافة البحرية فقد كان أحد الأعضاء المؤسسين لهذه الحركة الذين ساهموا بمجهوداتهم بل وبأموالهم في تدعيمها ومساعدتهم مساعدة فعالة. والواقع أن رحلتنا بعد أن تزايد عدد المشتركين فيها إلى هذا العدد الكبير كان من الضروري لنا تواجد شخصية لها خبرة علاء الدين محرم للمساعدة في أعمال التدريب والإشراف على تنظيم الرحلة ومراعاة تنفيذ الأوامر التي تصدر للكشافين بدقة.

## التنظيم الإداري للرحلة

وكان أهم ماواجهنا إهتمامنا له في هذا التنظيم هي عملية التمويل فهناك حوالي ثلاثين شخصاً من أعضاء الرحلة وإذا قدرنا أن الرحلة تستغرق ماين ثلاثة إلى أربعة أيام حتى وصولنا إلى مرسى مطروح نجد أننا سوف نحتاج إلى كميات كبيرة من التموين الذي يشمل الخبز والحضر واللحوم والفواكه والمعلبات المحفوظة لاستخدامها في الوجبات التي يتعذر الطبخ فيها.

ولقد وجدنا أن مطبخ برنيس على صغره مجهز بكافة المعدات اللازمة للطبخ وإعداد الطعام وبعملية بسيطة وجدنا أنه بلزمننا لرحلة الذهاب أى حتى الوصول من الاسكندرية إلى مرسى مطروح الكميات الآتية:

٣٠٠ كيلوجرام مكرونة - ٥٠ كيلوجرام خضروات مختلفة - ٤٠ بطيخة - ١ سبت

عنب - ٢ كيلوجرام شاي - ١٠ كيلوجرام سكر. ولقد طلب إلى كل كشاف أن يحضر كافة معدات الأكل الخاصة مثل الشوك والملاعق والسكاكين والأطباق... الخ. ولقد وجدنا أن التنظيم الإداري والإشراف على التغذية عملية تستدعي تخصيص جماعة لها وهنا تطوعت كل من زوجتي وحرم الكابتن علاء الدين محرم والسيدة والدتها (أختي السيدة زينب رجب) للقيام بهذا العمل وفعلاً رافقونا في هذه الرحلة وكان لوجودهم معنا ورعايتهم لنا جميعاً أكبر الأثر في نجاح رحلتنا. وقبل بدء قيام الرحلة أستأذن الأستاذ عدلي الطوخى من فريق جواله الحرير الصناعى في مرافقة نجله مدحت لنا على "برنيس" فوافقنا على ذلك وكان مدحت أصغر أعضاء الرحلة إذ لم يتجاوز سنه في ذلك الحين ثمانية سنوات.

أما إدريس السيد قريش فلقد أمرته بالتخلف عن هذه الرحلة لكي يستعد لامتحان ملحق الثقافة العامة وكان قد رسب في إحدى موادها ولقد تخلف إدريس على مضض شديد لأنه كان يعتبر هذه الرحلة (رحلة عمره) على أن إدريس قد عوض عن هذه الرحلة في شتاء العام التالى برحلة لا تقل أهمية عن رحلتنا حيث رافق الكاتب الفنلندى العالمى جوران شيلدت في رحلته من القاهرة إلى وادى حلفا والعودة في النيل ولقد كتب



صورة رقم (٢٩)

قائد الرحلة مهندس لواء أ.ح حسن فهمى رجب .. رئيس جمعية الكشافة البحرية يقوم بإصلاح بعض اسلاك الصارى للقارب "بلبل".

جوران شيلدت عن هذه الرحلة كتاباً اسمه (مركب الشمس) وخصص لإدريس الذى عمل مترجماً ودليلاً بفصل كامل ولما كانت كتب جوران شيلدت وهو كاتب ذائع الصيت في جميع أنحاء العالم تترجم إلى ما لا يقل عن أربعة عشر لغة مختلفة فلقد ذاع صيت إدريس في جميع أنحاء العالم. وراسل إدريس شخصيات من مختلف البلاد عندما كانوا يرغبون في القيام برحلة مماثلة في النيل.

## الاستعداد للرحيل

يوم الثلاثاء ٢٤ أغسطس :

قضينا طوال ذلك اليوم في الاستعداد للرحيل ونقل كافة معدتنا إلى مراكبنا كما قام الكشافون البحريون بهدم معسكرهم الذى أقاموه على جزيرة سيدى بشر ونقل معداته إلى "بلبل" و "سمير" وقاموا بزوارقهم إلى نقطة المقابلة وهى رصيف المحروسة بميناء الاسكندرية حيث كانت ترسى المركب برئيس والتي اعتبرناها مركب القيادة. كما حضر في ذلك اليوم أيضاً الكوتر "كشاف" وفي الساعة الرابعة بعد الظهر أنتقلنا بسيارات كل من الأستاذ حسن ناجى مدير عام شركة الحرير الصناعى والأستاذ مصطفى



صورة رقم (٣٠)

القادة الذين أشرفوا على الرحلة من الاسكندرية إلى مرسى مطروح والعودة. القبطان/حسين زاهر ياقوت قائد اليخت "بريس" .. ريان علاء الدين محرم الشئون الإدارية.. القائد الكشفى محاسب قانونى محمود صبح



مقبل (عديلى) مدير شركة الكوكاكولا بالاسكندرية حيث تكرما بمرافقتنا بسياراتهم حتى الرصيف الذى كانت ترسو عليه مراكب الرحلة.

شرعنا في نقل تمويننا إلى المراكب وتزويد كافة خزاناتها بالمياه اللازمة كما راعينا أن يزود كل زورق بنسبة من التموين وغيره من وسائل الاعاشة حتى إذا قدر له أن ينفصل عنا فيكون مكفياً ذاتياً من ناحية الطعام والشراب على الأقل.

ولقد تكرم المهندس حسن ناجى فأحضر لنا كيلوجراماً من البن وقفص من فاكهة المانجو هدية منه لأعضاء الرحلة فكانت مفاجأة سارة لنا.

وفي الميناء قابلت الأستاذ يحيى فهمى وكان يمتلك اليخت المشهور (أيونيا) ومع أن هذا اليخت يعد من أجمل اليخوت المصرية وسبق أن قام مالكه الأول وهو الذى كان سكرتيراً لنادى اليخت المصرى لفترة طويلة في عدة رحلات زار فيها جميع موانئ البحر الأبيض المتوسط ألا أن الأستاذ يحيى فهمى لم يكن يجزؤ على السفر بأيونيا حتى لمرسى مطروح وعندما شاهدنا نزمع على القيام بهذه الرحلة بزوارقنا الصغيرة تحمس وطلب أن يرافقنا أثناء الرحلة ففرحت لذلك ورجوته استضافة عدد من كشافى الاسكندرية حيث أن عددهم أصبح كثيراً على ظهر "برنيس" فوافق على ذلك مرحباً.

وعسكر جميع الكشافين تلك الليلة بالقرب من رصيف المحرسة داخل ميناء الاسكندرية كما أن جميع أعضاء الرحلة باتوا على زوارقهم استعداداً للرحيل في فجر اليوم التالى.

## بدء الرحيل من ميناء الاسكندرية

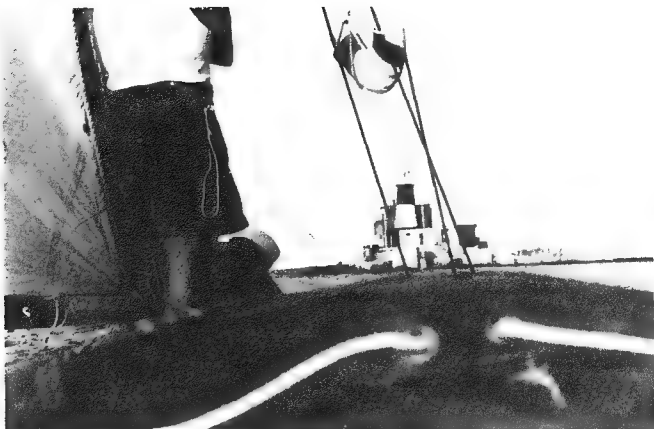
الأربعاء ٢٥ أغسطس :

أيقظنا الجميع في الساعة الرابعة صباحاً وهنا حدثت أولى مفاجآت الرحلة عندما أرسل الأستاذ يحيى فهمى يعتذر عن السفر معنا لأسباب طارئة ولقد أعتمدنا عليه عند تنظيم الرحلة وقمنا بتوزيع نسبة من الكشافين لترافقه على سطح يخته (أيونيا) وهو يخت كبير نسبياً ويمكنه أن يتسع لعدد من الكشافين مما يخفف الضغط عن "برنيس" التى سوف يتكدر على سطحها عدد من الكشافين لمبيتهم في حجراتها. كما أنني شعرت أن مرافقة اليخت (أيونيا) حتى لو لم يحمل جزء من كشافينا يعتبر بمثابة زيادة في

الاطمئنان لنا في هذه الرحلة الطويلة خصوصاً إذا تمت في زوارق صغيرة كالتى نستخدمها. ولقد استلزم هذا التعديل المفاجيء إعادة توزيع الكشافين على الزوارق ونقل جميع الكشافين الزائدين عن سعة الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" إلى "برنيس" التى وجدنا على سطحها الكبير متسع للجميع. ولقد وجدت من الأفضل أن أرافق فريق التحرير الصناعى في اليوم الأول لأشاهد استعدادهم وتدريبهم لهذه الرحلة التى يقومون بها لأول مرة في القارب "كشاف" كما قدرت أن مرافقتى لهم سوف تبعث على زيادة اطمئنانهم ورفع روحهم المعنوية.

شرعنا في التحرك الساعة الخامسة صباحاً بعد أن تناولنا افطاراً خفيفاً وسارت برنيس وهى مركب القيادة في المقدمة يتبعها "بلبل" وبه أبني عبد السلام رجب ونجاد صلاح الدين يليها "سمير" وبه أحمد مصطفى الذى كان يقوده ومعه ثلاث من الكشافين ثم الزورق "كشاف" وكان به طاقمه مضافاً إليه أحمد عياد من كشافى الاسكندرية وكاتب هذه المذكرات.

خرجت برنيس في بادئ الأمر بقوة محرركاتها إلى أن غادرت الميناء ثم دخلت في الممر المائى لبوغاز الاسكندرية وهذا الممر معلم بعلامات على الجانبين صورة رقم (٣١). وكان منظر برنيس وهى تسير بحجمها الكبير في المقدمة تتهادى ويتبعها الزوارق الصغيرة في صف واحد خلفها أشبه بالبطلة التى تسبح وخلفها أبنائها الصغار. وكان ينطبق عليها تماماً إصطلاح المركب الأم. ووصلت برنيس إلى آخر علامة في الممر المائى لمدخل ميناء الاسكندرية وبدأت تسير في الاتجاه المتفق عليه لرحلتنا وهو زاوية ٢٧٠° أى اتجاه الغرب تماماً ثم شرعت برنيس ترفع جميع أشرعتها وبدأنا بريح طيبة مساعدة ولكن بعد فترة لاحظنا أن سرعة الرياح أخذت تهدهد ولكن البحر ظلت أمواجه عالية نتيجة للأمس السابقة والتى كان الريح فيها عالياً والبحر مرتفع ويطلق على البحر في هذه الحالة إصطلاح البحر (منفوخ). أخذنا نتجه نحو الغرب وقد ظهر على يسارنا طاية العجمى في نهاية خليج الدخيلة وهى المنطقة التى رسى فيها أسطول نابليون عندما حضر إلى مصر في صيف عام ١٧٩٨ ورسى في هذه المنطقة وأنزل الأسطول الفرنسى نابليون وجنوده الذين زحفوا من هذه البقعة إلى الاسكندرية ثم إلى القاهرة وبعد ذلك أنتقل الأسطول الفرنسى إلى خليج أبو قير والذى كان يعتبر في ذلك الحين أنسب من منطقة الدخيلة نظراً لوجود آبار كثيرة به تصلح لتموين الأسطول الفرنسى بالمياه العذبة كما أن ميناء أبو قير أنسب كثيراً لرسو الأسطول من خليج الدخيلة وفي ميناء أبى قير كما سبق أن ذكرنا لقى الأسطول الفرنسى حتفه على أيدي نلسون قائد الأسطول البريطانى في الموقعة التى أشتهرت في التاريخ بأسم



صورة رقم (٣١)

الخروج من بוגاز ميناء الاسكندرية والقنار الذى يبدو في الصورة هو أحد علامات الارشاد

(موقعة النيل). ويلاحظ أنه في ذلك الحين لم يكن ميناء الإسكندرية الحالي في حالة تسمح باستقبال مراكب من الأحجام التى كانت مستخدمة في الأسطول الفرنسى في ذلك الحين.

وبعد أن أجتزنا خليج الدخيلة ظهر على الساحل منطقة العجمى ومصيفها العظيم كما ظهر بوضوح فندق هانوفيل المشهور وخلفه المداخن الكبيرة لمصنع الأسمنت بالمكس وهى إحدى المعالم الهامة في مدخل ميناء الاسكندرية والتي يرى دخانها خلال النهار من مسافات بعيدة جداً في الوقت الذى يختفى فيه أى معالم أخرى لمدينة الاسكندرية.

وكان يقود الزورق "كشاف" كريستان رطل صورة رقم (٣٢) وهو مهندس من أصل لبنانى وقد درس الهندسة الكيماوية وكان يعمل في شركة الحرير الصناعى بكفر الدوار بالقرب من الاسكندرية كما أخذ باقى فريق الحرير الصناعى في تنظيم معدات الزورق "كشاف" وفي ترتيب الأمتعة الكثيرة التى حملوها معهم وبعد الانتهاء من ذلك شرع البعض في تجربة بعض معدات الصيد بطريقة الجريرة (ترولنج) ولكن يلاحظ أن هذا النوع من الصيد لا يصلح دائماً في أى منطقة في عرض البحر وإنما يستخدم دائماً بالقرب من

المناطق الصخرية التي يحتمل أن تعيش الأسماك بالقرب منها ولذا لم تلاقى تجربة الصيد في ذلك اليوم أى نجاح وربما يرجع فشلها لأخطاء فنية ولقلة خبرة طاقم "كشاف" في صيد الأسماك.

ولقد بدى لنا واضحاً من بادىء الأمر أن كشاف تزيد سرعته عن باقى الزوارق المستخدمة في الرحلة ولذا كنت أنصح كريستان رطل بأن يقلل من سرعة الزورق ليسير في ترتيبه في القافلة وهذا شرط أساسى يجب مراعاته في السير في مثل هذه الرحلات وألا أفرقت القوارب عن بعضها البعض وضلت طريقها في عرض البحر وخصوصاً أثناء الملاحة ليلاً. ولقد أضطر الأمر إلى تغيير شراع المقدمة (الفلوك) في "الكشاف" بشراع آخر أصغر حتى يتمكن من السير بسرعة أبطء. ولقد لاحظت أن حبل الشاغل وهو الحبل المستخدم في شد الشراع الرئيسى في "الكشاف" مصنوع من القنب الحشن الملمس جداً ولما كان هذا الحبل يمسك به قائد المركب باستمرار تقريباً في مثل هذه المراكب الصغيرة لذا فقد أحدث هذا الحبل بثوراً في كف كريستيان وباقى الكشافين الذين تولوا قيادة "الكشاف" وكان من الأفضل أن يكون هذا الحبل مصنوعاً من القطن كما هى العادة في هذا الغرض بالذات ليكون ناعم الملمس وأكثر ليونة في الاستخدام.



صورة رقم (٣٢)

الكوتر "الكشاف" ملك جواله شركة مصر للحرير الصناعى في طريق الذهاب من الإسكندرية إلى مرسى مطروح ويروى في الصورة من اليمين الخاسب/عدلى الطوخى ثم الخاسب/مصطفى عوض الله ثم المهندس/ كريستان رطل قائد "كشاف" ثم المهندس/يحيى عياد (مسكاً بجردل مياه).

أستمرينا على السير في إتجاه ٢٧٠° حتى قرب ظهر اليوم عندما أبتعدنا عن الشاطئ والذى أخذ في الاختفاء تدريجياً خلف الأفق وبدأ البحر يحيط بنا من كل جانب لأن الساحل في هذه المنطقة ويعرف بأسم خليج العرب يتجه نحو الجنوب الغربى ليعود إلى البروز في البحر في إتجاه الشمال الغربى قرب منطقة سيدى عبد الرحمن.

أخذنا نسير بالسرعة التى تحددها أبطء الزوارق ولا يقطع المنظر المحيط بنا ألا ظهور بعض أسراب البط المعروف بأسم الشرشير وتطير عادة في صفوف منتظمة فوق سطح الماء مباشرة وبسرعة كبيرة وبين حين وآخر نشاهد طير النورس الذى يطير متفرقاً بأجنحته الواسعة وبهدوء عظيم ولكن يحدث أحياناً أن تتجمع جماعات كبيرة من هذا الطير في منطقة معينة وتأخذ في الانقباض على سطح الماء في غير انتظام فنستنتج أن هذه المنطقة تحوى أسراب من الأسماك التى تسير في جماعات مثل سمك المياس والبلاميطة وغيرها من الأسماك المهاجرة التى تهجم الأسماك الصغيرة فتحاول هذه الهرب إلى سطح الماء فينقض عليها طير النورس وهنا يبدو لنا هذا المنظر العجيب لهذه الموقعة التى لا نشاهد فيها إلا جانب واحد فقط. وبين الحين والآخر نشاهد على سطح الماء بعض ما تلفظه المراكب التجارية من الخلفات التى تستغنى عنها فهذا صندوق خشبى صغير وبعد فترة نشاهد عنق زجاجة يطفو وقد أختفى باقى جسمها في الماء ولقد كان منظر الزجاجاة العائمة في عرض البحر يثير في رحلاتى الأولى في البحر الكثير من الانفعال والاهتمام بأمل أن نجد في هذه الزجاجاة رسالة من شخص أشرف على الفرق أو خريطة تبين كنزاً مخبأ في مكان معين على نحو ما كنت أقرأ في صباى من الأساطير البحرية ولكن كل ما كنت أجده في هذه الزجاجات هى بقايا من الخمر ولذا لم يعد منظر الزجاجات الفارغة يثير أى إهتمام من جانبى.

وقد نقابل في بعض الأحيان قطعة من الخشب وهذه يمكن التعرف عليها بسهولة وسط أمواج البحر لأن طائر النورس مغرم بالوقوف على أى جسم عائم ولكن منظر هذه الأشياء لم يكن ليشغلنا عن إتجاهنا الذى نسير فيه وترتيبنا في القافلة الصغيرة خلف برنيس التى كانت تسير تهادى في مقدمتنا.

أخذت أستطلع قافلتنا وهى تسير بهذا الترتيب فشعرت بسعادة عظيمة لتوفيقنا في القيام بهذه الرحلة الرائدة التى يختبر فيها لأول مرة في بلادنا مقدرة هؤلاء الشبان الكشافين على الملاحة في عرض البحر يخوضون غماره في مسافات تحجب عنهم رؤية الشاطئ ويقودون بعناد مراكبهم الصغيرة والتى حكم البعض عليها مقدماً بعدم قدرتها على إتمام هذه الرحلة. والواقع أنه بمجرد إبتعادنا عن البر أصبح نجاح الرحلة يتوقف على

درجة تدريب الكشافين على الأعمال البحرية ومدى إلمامهم بفنون البحر وخبرتهم بقيادة زوارقهم.

جلست قليلاً في دفء الشمس والنسيم يداعبنا و"الكشاف" ترتفع مقدمته وتنخفض مع الأمواج في رفق وانتظام وكل هذه العوامل مجتمعة تؤدي إلى النعاس فقفوت لفترة من الوقت وأستيقظت بعد مدة لأشاهد أن الكشافين شرعوا في إعداد طعام الغذاء الذي أقبلنا عليه جميعاً بشهية غير عادية وبمناسبة الغذاء في عرض البحر أود أن أوضح أن الإنسان تفتتح شهيته في مثل هذه الرحلات لأسباب كثيرة منها المجهود الجسماني الكبير الذي يقوم به ثم راحة البال وخلو الذهن من أى مشاكل أو مشاغل أخرى سوى ما يتعلق برحلته ثم الهواء الطلق العليل ورققة الزملاء وكل هذه العوامل مجتمعة تؤدي إلى فتح الشهية أكثر من العادة. على أنه ليس من الشرط أن يتمتع الجميع بمثل هذه الشهية في عرض البحر وأخص بالذات هؤلاء الذين لم يتدربوا بعد للتدريب الكافي على ركوب البحر في مراكب صغيرة الحجم فإنهم بلا شك يقاسون الكثير في بادئ الأمر من دوار البحر بصورة رقم (٤٣) وقد تنعدم شهيتهم تماماً في بادئ الأمر كما حدث في حالتنا فلقد لاحظت أن اثنين على الأقل من فريق الحرير الصناعى كانت تبدو عليهما علامات التعب وفقدان الشهية ولكن سرعان ما تعودوا على حياة البحر في الأيام التالية وعادت شهيتهم إلى الانفتاح لتعوض ما فاتها في الأيام الأولى للرحلة. أما عن أنواع الطعام في مثل هذه الرحلات فلقد وجدنا بالتجربة الآتى:

- بالنسبة للخبز فأنسب الأنواع هو الخبز الذى يستعمل في عمل (الساندوتش) وذلك لصغر حجمه ولاحتفاظه طازجاً لمدة طويلة إذا حفظ في كيس من البلاستيك أو صندوق محكم.
- أنواع الخضروات التى تصلح للسلطات هى الفلفل الأخضر الكبير الحجم والبصل والطماطم والخيار أو القتا وهذه تؤكل مباشرة بقشرها أو بعد عمل سلطة منها.
- أنواع المعلبات مثل الفول والفاصوليا والبازلاء... الخ لسهولة فتحها وتسخينها أثناء سير المركب.
- أنواع الجبن البلدى أو البلقان (الرومي) كما لا حظت أن الزيتون الأسود من ألوان الطعام التى تتقبلها المعدة في البحر حتى في الحالات التى يصاب فيها البعض بدوار البحر عندما لا تتقبل معدتهم أى أنواع أخرى من الطعام وكذا البلح المحفوظ من الأصناف المفضلة في هذه الرحلات. أما الخضروات الطازجة والتى تحتاج إلى طبخ

وتسوية لمدة طويلة فلا مجال لها في مثل هذه الرحلات حيث يتعذر في أغلب الأحيان القيام بأعمال المطبخ خصوصاً أثناء سير المركب وصعوبة إيقاد نيران الموقد أثناء السير.

وبمناسبة الأكل الذى كان يعده الكشافون في عرض البحر فالملاحظ أن المكرونة كانت من الوجبات التى يسهل اعدادها. وأذكر في هذا الصدد أنه في إحدى المرات التى تعذر فيها الحصول على الملح والماء العذب اللازمين لطبخ المكرونة أن قام الكشاف المكلف بطبخها باستخدام ماء البحر المالح لهذا الغرض قد يدهش بعضنا لذلك ولكننى وجدت أن وجبة المكرونة التى طبخت بهذه الطريقة مستساغة.

ويلاحظ استبعاد كافة أنواع الفواكه ذات الرائحة القوية النفادة مثل الشامام والجوافة والمانجو فلا تقبلها الشهية في حالات دوام البحر. بل أن مجرد رائحتها بدون تناولها تساعد على القيء. على أن البطيخ هو خير أنواع الفاكهة المحببة جداً إلى النفس في الرحلات الصيفية ففضلاً عن أنه فاكهة لذيدة فإنه يطفىء الظماء في الوقت نفسه.

أخذ الريح يشتد قليلاً بعد الظهر كما هى العادة دائماً في البحر المتوسط وهنا شاهدت الزورق "سمير" وكان يقوده أحمد مصطفى وقد أخذت سرعته في الزيادة وخرج عن تربيته في سير القافلة وسبقنا في إتجاه جنوب الغرب بينما الاتجاه الذى يسير فيه هو الغرب تماماً. حاولت إلحاق به بواسطة "الكشاف" فلم أتمكن لأنه بعد كثيراً كما حاولنا الإشارة إليه بالتوقف ولكنه لم يتبته إلى إشارتنا ولا شك أن هذا الاجراء من جانب أحمد مصطفى مخالف تماماً للأوامر التى أصدرتها في بادئ الرحلة من ضرورة السير في القافلة بالترتيب وبفلس السرعة التى تسير بها القافلة. كما أن أحمد مصطفى بهذا العمل قد يعرض نفسه وزملائه لخطر إحتمال أن يفقد الاتصال بنا وبالتالي يفقد طريقه في عرض البحر الكبير. ولما كنا قد قاربنا من الغروب لذلك عدت ثانياً إلى برنيس وطلبت إلى القبطان حسين ياقوت أن يتقدم ببرنيس ليلحق بالزورق "سمير" ويعود به إلى القافلة ثانياً وسيحل "الكشاف" محل برنيس في قيادة القافلة والاتجاه بها في إتجاه الغرب إلى أن يعود برنيس بالقرب الشارد. وفعلاً عادت ببرنيس بالزورق "سمير" حوالى الغروب وعند الغروب وقفنا قليلاً في عرض البحر وكان الريح قد أشتد كثيراً عن الصباح وكان التعب قد أخذ من الكشافين الذين كانوا يقودون "بلبل" و "سمير" مأخذاً كبيراً وأنفقت على تغييرهم بآخرين فنزلت مع محمود صبح لأبدل كل من عبد السلام رجب ومجاد صلاح الدين في الزورق "بلبل". كما بدلت طاقم "سمير". أما "الكشاف" فبقى كما هو لأن حجم "الكشاف"

من الكبير بحيث يسمح لأفراده بالراحة بعكس القوارب الأصغر حجماً والتي لا تسمح لطاقمها بذلك.

أمرت جميع الزوارق بأن توقد مصباحاً كهربائياً وأن تضعه على الصارى في مكان مرتفع بحيث يمكن رؤيته وسط الأمواج التي تحجب الزوارق بكاملها عن الرؤية في بعض الأحيان كما طلبت إلى جميع الكشافين الذين سيقون بالزوارق أثناء الليل بأن يلبسوا ملابس صوفية حيث يبرد الجو أثناء الليل وأن يلبسوا أيضاً أحزمة النجاة.

وبعد عمل كل هذه الترتيبات شرعنا في السير خلف برنيس التي كانت تقود القافلة في المقدمة يتبعها "بلبل" ثم "سمير" ثم "الكشاف". ولقد أكدت مراراً ضرورة السير بهذا الترتيب حتى لا تتفرق القافلة أثناء السير ليلاً في عرض البحر وبذا يصبح البحث عن الزوارق الشاردة عملية صعبة للغاية وسط الظلام.

تمكن "بلبل" و "سمير" من السير بانتظام خلف برنيس لسابق تدريب طاقمهما على أعمال الملاحه ليلاً أما "الكشاف" فكان يواجه طاقمه صعوبة كبيرة في إبطاء سرعته والسير في الترتيب المتفق عليه أى في مؤخرة القافلة ونظراً لأن قائد كشاف لم يحاول القيام بأى مجهود لإبطاء سرعته فلقد أخذ "الكشاف" يسرع ويتقدم جميع القافلة إلى أن يتخطى برنيس ويدور أمامها ثم يعود إلى الخلف ولا شك أن مرور أى زورق أمام برنيس في ظلام الليل الحالك عملية خطيرة وسببت الكثير من الانزعاج لبرغوث وأبى كليله اللذان هبا يصرخان على طاقم "كشاف" بعدم العودة إلى هذه المناورة الخطرة في الظلام وأن يحاولوا المحافظة على ترتيبهما في القافلة.

ولم تكن عملية إبطاء سرعة الكشاف من الأمور الصعبة فيكفى خفض الشراع الأمامى (الفلوك) فتبطأ سرعته وإذا لم يكن ذلك كافياً فيمكن ارخاء جبل (الشاغول) الذى يشد الشراع الرئيسى بحيث يسمح لجزء من الهواء الذى يدفع الشراع بالتسرب وإذا كان هذا غير كافى أيضاً فيمكن تصغير مساحة الشراع الرئيسى بأخذ (موضة) وذلك يربط الجزء الأسفل من الشراع حول (البومة) وبذا تقل مساحة الشراع الرئيسى فتتخفض سرعة القارب كما يمكن أيضاً إلقاء جبل طويل في الماء في نهايته أى شئ يساعد على زيادة مقاومة الجبل للماء كحلقة نجاة أو فرميلة أو قطعة خشب كل هذه الأشياء كان من الممكن عملها أثناء السير بواسطة طاقم الكشاف لتتخفض سرعته والسير بالترتيب الموضوع ولكن لم يفتن أحد من طاقم "الكشاف" لذلك لقله خبرتهم.



أما "بلبل" والذي كان من نصيبى قيادته في تلك الليلة وبرفتنى محمود صبح فلقد مكثنا فترة نتجاذب أطراف الحديث. وبعد منتصف الليل كان التعب قد أخذ منى مأخذاً شديداً كما أن حركة الزورق في الماء من صعود وهبوط نتيجة لاصطدامه بالأمواج والتي تتخذ طابعاً يسير على وتيرة واحدة تبعث على الأغفاء والنوم. وأخيراً لم أتمكن من مقاومة النعاس فطلبت من محمود صبح أن يمسك بالدفة وأن يقود "بلبل" بدلاً منى وأستلقيت في ذلك الجزء الصغير الخالي من المعدات والمتاع في أرضية القارب وحاولت البحث عن أى شىء يصلح كوسادة أضعه تحت رأسى فلم أجد سوى إحدى اللعب الصفيح التي توضع فيها الخلاوة فوضعتها تحت رأسى وما كدت أغمض عيني حتى رحت في سبات عميق ولكن ذلك لم يدم سوى نصف ساعة تقريباً أستيقظت بعدها وشعرت بأن نشاطى قد تجدد تماماً وعدت ثانياً لأتولى قيادة "بلبل" من محمود صبح وأستمر نظام السير على هذه الوتيرة يسير خلفنا "سمير".

وفي الساعة الثالثة صباحة نادى علينا نوبتجى "برنيس" بأنه سيغير الاتجاه لتبعه ويلاحظ أن "برنيس" كانت تسير طول الوقت بالشرع ولما كانت تسير في إتجاه الغرب وضد الريح تقريباً في هذه المرحلة عليها أن (تصفح وتصلح) أى تسير في خط متعرج ضد إتجاه الريح.

وأخذنا نعدل إتجاهنا في الاتجاه الجديد الذى أخذت "برنيس" تسير فيه ولقد لاحظت أنه إتجاه الشرق تقريباً وعرفت ذلك بالقمر الذى كان في التريع الأخير من الشهر القمري والذي بدأ في هذه الساعة في الظهور فوق خط الأفق في مقدمة المركب تماماً وقد أخذ يرتفع تدريجياً في السماء. كما لاحظت بعيداً عنا في المقدمة أنواراً تظهر وتختفى وراء الأمواج ولقد ظننت في بادىء الأمر أنها أنوار لمراكب صيد ولكن المعروف أن هذه المناطق كانت في ذلك الحين غير مطروقة لمراكب الصيد لبعدها عن الاسكندرية حوالى مائة كيلو متراً كما أن العرب في هذه المنطقة لا يستخدمون طرق الصيد العادية وإنما يستخدمون طرق أشد فتكاً بالأسماك إذ يستخدمون الديناميت والذي يكثر في هذه البقعة بوفرة من مخلفات الحرب العالمية الثانية ورغم ما في هذه الطريقة من مخالفات لقوانين الصيد إلا أنها بكل أسف لا تزال تستخدم لقلة الرقابة في هذه المناطق.

## حادث اصطدام "برنيس" في شعب طنوم

الخميس ٢٦ أغسطس :

اتبعنا المركب "برنيس" في خط سيرها الجديد الذى أخطرنا به الكابتن حسين زاهر ياقوت والذى كما ذكرت قد تغير من الاتجاه الأصلي وهو اتجاه الغرب إلى الاتجاه شرقاً وبعد أن قطعنا مسافة غير طويلة في الاتجاه الجديد وإذا بالمركب برنيس تتوقف فجأة كما لو كانت قد اصطدمت بعائق في الماء وأخذنا نقترّب منها بسرعة ولا حظت في الظلام أن الجزء البارز من جسم المركب "برنيس" كان أعلى بكثير من الجزء الذى اعتدنا رؤيته كما ظهر الجزء الذى كان غاطساً من جسمها أقرب إلى البياض من كثرة ما تراكم عليه من القواقع والأحياء البحرية (الحشف) الذى يعلّق عادة بالجزء الغاطس من جسم المركب في المياه المالحة. وأخذت "برنيس" تميل على جانبيها بقوة دفع الريح على أشرعتها الضخمة.

ولما كنت أعلم أن هناك شعاب صخرية معلّمة على خرائط هذه المنطقة لذا فقد هالنتى خطورة النتائج المترتبة على هذا المنظر الفظيع إذا كانت "برنيس" قد اصطدمت فعلاً في هذه الشعاب الصخرية. فربما يكون قد أدى ذلك إلى إختراق الصخر لأسفل جسم المركب الخشبي وتسرب الماء إلى داخلها. وأخذت أتساءل ما العمل الآن في السيدات والأطفال الموجودين داخل المركب وما هى الوسيلة لنجدتهم.

أخذ ميل المركب "برنيس" على جانبيها الأيسر يشتد أمام ضغط الريح على أشرعتها كما يميل الملاكم أمام ضربات خصمه الأقوى وما تكاد "برنيس" تعتدل واقفة في فترة هبوط شدة الريح حتى تتلقى أشرعتها لطمة أخرى فتعود للميل على جانبيها مرة أخرى. ثم مضت فترة ساد فيها الهرج على ظهر "برنيس" ويبدو أن القبطان أمر بإيقاظ كل الركاب والكشافين. وأقترنا "بيلبل" من "برنيس" حتى كدنا نصطدم بها. وهنا صرخت على طاقم المركب أن ينزلوا القماش (أى الشراع) وفي ثوانى كان برغوث وطاقم المركب يساعدهم باقى الكشافون قد عملوا على إنزال الأشرعة المساعدة أما الشراع الرئيسى فلقد وجدوا بعض الصعوبة في إنزاله والمركب تميل على جانبيها للأسباب الآتية:

أولاً : أن الصارى كان مائلاً في اتجاه ميل المركب.

ثانياً : يصعب إنزلاق الحلقات التى تربط الشراع بالصارى عندما يكون الشراع معباً بالهواء.

ولكن يمكن إنزال الشراع فلا بد أن يكون سطح المركب في وضع أفقى ليسمح

للصارى بالاعتدال وكذا أن تتجه المركب ضد إتجاه الريح ويساعد هذا الاجراء على تفريغ الشراع من أى هواء يتجمع فيه. ولم يكن كل ذلك متاحاً في الوضع الذى تورطت فيه "برنيس". ولكن قوة شد سواعد جميع الطاقم مضافاً إليها جميع الكشافين على سطح المركب أمكن لهم في فترة اعتدال جسمها من إنزال الشراع ولقد تم ذلك بصعوبة في أول الأمر ثم فجأة سقط (البك) الذى يحمل الشراع الرئيسى دفعة واحدة في مشواره الأخير وسمعت من يصرخ (ولعله الرئيس برغوث) "عليه العوض ومنه العوض" وهى مقولة لا تذكر إلا في أعقاب حادث خطير.

## زوبعة من القلق الشديد والوساوس تنتابنى

وفي هذه اللحظة التى كنت أجهل فيها ما أحدثه اصطدام اليخت "برنيس" بالشعاب الصخرية القائمة في هذه المنطقة كان أخشى ما توقعته أن تكون هذه الشعاب من النوع الصخرى الصلب ذو الحواف المدببة والذى لا أشك أن صدمة بذلك العنف الذى يميل بمركب في حجم "برنيس" بالكامل على جانبها لكافية لتحطيم بدنها الخشبي واندفاع الماء إلى داخل المركب التى تحوى أولاً عائلتنا المرافقة لنا في جانب من القمرات (الغرف) السفلية للمركب ثم صغار الكشافين الذين رافقونا من الاسكندرية في الجانب الآخر. وتصورت حالة الهرج والمرج التى تعقب في العادة أمثال هذا الحادث مما يزيد في تعقيد الموقف. كما يحدث عادة في مثل هذه الحالات أن تؤدى الصدمة الشديدة التى نالها بدن المركب إلى غلق أبواب الغرف وصعوبة فتحها فيتعذر بذلك نجاة الذين أدى سوء طالعهم إلى انحباسهم داخل هذه الغرف وتصورت حالهم وهم يحاولون دون جدوى النجاة بالخروج من غرف المركب التى انحبسوا داخلها.

ثم امتدت هذه الهواجس بي إلى تخيلى ما سوف تسفر عنه هذه الكارثة في رأى العام عندما تنقل إليه وسائل الأعلام من صحافة وتليفزيون تفاصيل هذه الرحلة الجريئة وتستعرض المسئولين عنها واحداً واحداً. ولا شك أننى بصفتى الوكيل الأول لوزارة الحرية من ناحية وبصفتى قائد الكشافين البحريين المشتركين في هذه الرحلة سوف أكون في مقدمة من يتناولهم اللوم والنقد الشديد.

عشاً حاولت طرد هذه الهواجس التى تجمعت في مخيلتى والالتفات إلى ما يجب اتخاذه من محاولات سريعة لاتقاذ المركب "برنيس" وركابها من الموقف الخطير المحدق

## انجلاء موقف "برنيس"

وبعد إنزال الشراع الرئيسى أخذت "برنيس" تحتل في موقعها وهنا انتظرت أن تبدأ عملية إخلاء "برنيس" ولكن شيئاً من ذلك لم يحدث لأن القبطان حسين زاهر ياقوت لم يصدر أمراً بذلك ولقد بعث ذلك بالطمأنينة إلى نفوسنا. أخذت الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" تدور حول "برنيس" التي وقفت ثابتة في مكانها. ثم ابتعدت بالزورق "بلبل" يتبعنا "سمير" إلى مسافة ٢٠٠ متراً من "برنيس" ووقفنا نتشاور فيما يجب عمله من مساعدات يمكن تقديمها "لبرنيس". وكان الظلام قد أخذ في الانقشاع وبدأت الأرض تلوح في الأفق ولم نكن نبتعد عنها أكثر من كيلومتراً واحداً تقريباً فحمدت الله على أن وقع لنا هذا الحادث في ذلك الوقت (قرب الصباح) وذلك المكان (بالقرب من الشاطئ) لأنه لو كان حدث ليلاً لمرت بنا فترات قلق طويلة قبل أن نلم بحقيقة الأمر.

عدنا بعد ذلك إلى "برنيس" ورسونا على مسافة ١٠٠ متر تحت ريحها (أى يمر الريح عليها أولاً قبل أن يصل إلينا) وبذا نقف في حماها من شدة هبوب الريح ونفخنا القارب المطاط وركبته ووصلت به إلى "برنيس" بمفردى فوجدت الكابتن ياقوت واقفاً على سطحها بكل هدوء وقد أنزلت جميع أشرعتها وغطيت بغطائها كما لو لم يحدث شيئاً على الإطلاق. صعدت إلى ظهر المركب وسألته عن نتيجة العطب فقال لا شيء فحمدت الله على ذلك وابتعد عنى شبح القلق.

تدارست مع الكابتن ياقوت الموقف واقرحت عليه ضرورة أخذ الأعماق في كل هذه المنطقة لنجد أحسن الوسائل لإخراج "برنيس" من ورطتها ولكنى علمت بمزيد من السعادة أن المركب خرجت والحمد لله من المكان الذى (شحطت) فيه وأنها في عمق كبير الآن ولكن من الضرورى جس أعماق باقى المنطقة المجاورة حتى ندخل في البحر العميق قبل أن تغادر مكاننا وأخذنا نتعرف على المكان الذى وقفنا فيه وظننا في بادىء الأمر أنه رأس شقيق.

وحاولنا رؤية جامع سيدى عبد الرحمن الذى يرى من هذه المنطقة (رأس شقيق) بوضوح ولكن لم تتمكن من ذلك ورأى القبطان ياقوت أن خير وسيلة هى الانتقال إلى الشاطئ ومعاينة المنطقة وتحديد المكان وأمر بإنزال إحدى قوارب "برنيس" الاحتياطية إلى الماء وركب فيه مع علاء الدين محرم.

عاد القبطان حسين زاهر ياقوت من البر وأخبرنا أن الرأس البارزة في البحر أمامنا هي رأس أبو الجروف وليست رأس جبيصة أمام سيدى عبد الرحمن كما ظنناها. وهذه قد مررنا بها في ظلام الليل دون أن نلاحظها.

شرع القبطان ياقوت في عمل جسات للتعرف على عمق المياه المحيطة بنا وبعد أن أطمئنتنا إلى سلامة الملاحة في هذه الأعماق شرعنا في التحرك الساعة العاشرة صباحاً قاصدين الضبعة التى تبعد عنا حوالى ٢٥ كم إلى الغرب وقد هداً البحر قليلاً وسرعة الريح (٣-٤) بمقياس بوفورت (أنظر مقياس قوة الريح صفحة ٢٠٩).

وصلنا الضبعة الساعة الخامسة مساءً وقررنا استئناف السير الساعة السابعة والنصف مساءً حتى نصل رأس الحكمة بعد شروق الشمس في صباح اليوم التالى وبدا تتلافى الخطأ الذى أرتكبناه في اليوم الأول لرحلتنا (٢٥ أغسطس) عندما قمنا في الصباح من ميناء الاسكندرية لنصل إلى هدفنا في المساء.

وعند الرسو في الضبعة أرتكب كريستيان رطل قائد الكشاف غلطتين فئتين الأولى أنه كان من الواجب اختيار مكان يبدو قاعه رملى أو طينى ليلقي فيه مخطاف الرسو. والغلطة الثانية أنه ألقى مخطافين للرسو بينما كان أنتظارنا مؤقتاً وكان من الممكن الاكتفاء بمخطاف واحد فقط حيث أن ذلك قد أدى إلى مشاكل كبيرة لدى سحب المخطاف من الماء عند القيام على نحو ما سنراه فيما بعد مما أدى إلى فقد المخطافين.

وفي تلك الليلة قررنا سحب "بلبل" يعقبه "سمير" خلف "برنيس" ووزعنا الكشافين ورتبنا نوبات كل منهم أثناء السير في كل قارب. وكان طاقم "الكشاف" مجهذاً للغاية وطلبوا إلينا أن ينتقل ٣ من طاقمهم إلى "برنيس" ليستريحوا فوافقت على ذلك ولكن كريستيان رطل قائد الكشاف طلب أن أعيرهم أحد الكشافين الذين أخذوا قسطهم من الراحة ليحل محل أحد أفراد القيادة في طاقم "الكشاف" والذين بلغوا من الأعياء درجة كبيرة والواقع أننا لم نعثر على واحد يصلح لهذا العمل لأن جميع الموجودين حالياً "برنيس" أما هم من الكشافين الذين أنضموا إلينا في الاسكندرية ليتمتعوا برحلة السفر على "برنيس" وأغلبهم ليس له دراية عملية كبيرة بفنون البحر أو أعضاء طاقم "بلبل" و "سمير" الذين تم تبديلهم وهؤلاء أيضاً كانوا على درجة عظيمة من الجهد والتعب. ولما كان علاء الدين محرم لم يأخذ دوره في الخدمة بعد لذا وقع إختيارى عليه وطلبت إليه أن ينزل لمساعدة طاقم "كشاف" فقبل علاء الدين التطوع دون أى معارضة وأعد اللبس وكافة المعدات التى تلزمه ونزل إلى الفلوكة الصغيرة التى أقلته من "برنيس" إلى حيث كان

يرسو الزورق "كشاف" ولكن ما كاد يتنقل ويقف على سطح "كشاف" الذى كان يعلو ويهبط بشدة مع الأمواج حتى بدء يشعر بدوار البحر وأخذ يتقيأ بشدة مما أضطربنا إلى إستدعائه معنا ثانياً إلى "برنيس" وراح في سبات عميق طوال الليل ولقد أثرت هذه الحادثة على سمعة علاء الدين الكشفية والذى كان الكشافون يأثمرون بأمره وينظرون إليه كمثل أعلى في حركة الكشافة البحرية. والحق أن علاء الدين بما له من خبرة طويلة في البحرية التجارية والتي عمل فيها ضابطاً لفترة طويلة قد أكسبته خبرة كبيرة بفنون البحر ولذا فإنه قبل التطوع للعمل في الكشافة البحرية منذ نشأة هذه المنظمة عام ١٩٥٣ وساهم مساهمة فعالة في تنظيمها وأعمال التدريب فيها كما كنا نعتد عليه لإعتداده كبيراً في الباهرة النيلية حارس مركز منطقة وادى النيل للكشافة البحرية بالقاهرة.

ولقد أضطر فريق شركة الحرير الصناعة أن يقلع في تلك الليلة بأربعة كشافين فقط. والواقع أن فريق الحرير الصناعى كان موضوع إعجابنا جميعاً بما في ذلك رجال البحرية فعلى الرغم من خبرتهم المحدودة في أعمال البحر حيث أن الفريق لم ينشأ إلا في سنة ١٩٥٤ وهو العام الذى قمنا في الجزء الثانى منه بهذه الرحلة إلا أنه أبدوا من الاعتماد على النفس والتفانى والاهتمام بعملهم ما أثار إعجابنا جميعاً.

بدأنا التحرك من مرسانا بالضبعة الساعة الثامنة مساءً وذلك لتأخر "الكشاف" في القيام بسبب المخطافين اللذين أشتبكا بصخور هذه المنطقة وتركنا "الكشاف" خلفنا بأمل أن يلحق بنا بعد أن يرفع المخطافيف. وما كدنا نتحرك قليلاً حتى أخذ "كشاف" يرسل إلينا اشارات ضوئية بطلب إستغاثة (S.O.S.). تدارست مع الكابتن حسين ياقوت فيما يجب إتخاذ من إجراءات وكان من رأى حسين ياقوت أن نسير ببطء وأن يلحقوا بنا فيما بعد ولكن رأيت نظراً لشدة ظلام تلك الليلة الغير قمرية وأمام خبرة فريق الحرير الصناعى المحدودة أن نعود ثانياً إلى حيث كان "كشاف" رأسياً وأن نساعدهم في حدود المستطاع.

وفعلاً قبل الكابتن ياقوت هذا الاقتراح وبدأنا في العودة إلى "الكشاف" ولقد أضطرت "برنيس" أن تدور في قطر متسع جداً لأنها كانت تقطر خلفها كل من "بلبل" و "سمير" ووجدنا فعلاً بعض الصعوبة في العثور على موقع "الكشاف" في الظلام الدامس وأمام إرتفاع الأمواج التى كانت تمجج في أغلب الأوقات مصباح إشارة "الكشاف" عنا.

وأخيراً رأينا "الكشاف" وأضطرت أن أذهب إلى مقدمة "برنيس" حيث كان من الصعب سماع أى أصوات من بعد في مؤخرة المركب حيث تحدث المحركات الديزل جلبة كبيرة وصوتاً عالياً.

صحت عليهم بصوت عال لاستفسر عن أسباب تأخيرهم فردوا بأنه من المعتذر عليهم إخراج المخطافين من قاع البحر وكان "الكشاف" رافعاً شراعه الكبير فأشرت عليهم برفع الشراع الأمامي وأن يقوموا بقطع حبال المخطافين وأن يتبعونا فأطاعوا ذلك. وكان من الممكن لو أن الوقت كان نهائياً يسمح بالرؤية أن نقوم برفع المخطافين بواسطة ونش "برنيس" ولكن هذه العملية تقتضى ترتيبات ووقت طويل. لا يمكن أن تتم في الظلام. كما كان من الممكن أن نعلم مكان المخطافين بواسطة عوامة لنعود إلى مكانهما ونحاول رفعهما إذا سمحت الظروف فيما بعد.

عدنا بعد ذلك إلى السير في الاتجاه الأصلي نحو رأس الحكمة. ونزلت للنوم في المكان المخصص لى أسفل المركب وكان البحر هائجاً والمركب تميل كثيراً ولقد رفض جميع الكشافين النوم في أسفل المركب وفضلوا النوم على السطح (الكورته) وذلك خوفاً من الإصابة بدوار البحر.

## الوصول إلى رأس الحكمة

الجمعة ٢٧ أغسطس :

وفي الساعة الثالثة صباحاً أستيظت من النوم وصعدت إلى سطح "برنيس" ووجدت القارين "بلبل" و "سمير" في مواقعهما مقطورين خلف برنيس" ولكن الوصول برغوث أخبرني بأن "كشاف" أختفى بعد الساعة الثانية صباحاً ولقد أقلقني هذا النبأ كثيراً لأن "كشاف" يسير الآن بدون مخطاف يساعد على الرسو وقد يجد صعوبة في الرسو على البر نتيجة لذلك إذا استدعى الأمر ذلك. وعلمت فيما بعد أن السبب في تأخر "الكشاف" هو أنه كان يسير بالشراع ضد الرياح مما كان يضطره إلى إتخاذ طريقاً متعرجاً (يصفح ويصلح).

سألني برغوث عما يجب عمله وهل يتجه إلى (الأورصة) الثانية (أنظر البند ١ في معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) لأنه لا يود أن يقلق القبطان حسين ياقوت فسألت برغوث. وما هي تعليماتك التي تلقيتها من القبطان ياقوت؟ فرد على قائلاً "أنه طلب مني أن أوقظه الساعة الثالثة صباحاً لأتلقى منه تعليماته" فطلبت إليه أن يفعل ذلك.

عدت أحاول النوم ثانياً وفعلاً تمكنت من ذلك وأستيظت الساعة الخامسة صباحاً وكان ضوء النهار قد أخذ يطرد أمامه ظلام الليل. وصعدت ثانياً إلى سطح "برنيس"

وحاولت البحث عن "الكشاف" في الأفق الواسع المحيط بنا فلم أعثر له على أى أثر. ولكن ما كاد ضوء النهار يسطع حتى رأيت في الأفق نقطة بيضاء تظهر وتختفى بين الأمواج العالية وتأكدت أنها شراع الكشاف فأطمأن قلبي وحمدت الله على ذلك. ويلاحظ أن لا يوجد أى صيادين في هذه المنطقة بالمرة ولذا فإن رؤية أى مراكب للصيد أو مراكب شرعية نادر الاحتمال.

والواقع أن هذه المسألة تبعث على الأسف الآن لأن هذه المنطقة غنية بالأسماك ولكن بعدها عن الاسكندرية يجعل الانتقال إليها بمراكب الصيد مشقة كبيرة علاوة على صعوبات التموين بالغذاء وبالتلج اللازم لحفظ الأسماك طازجة ولكن إذا أمكن التغلب على هذه الصعوبات بإنشاء مراكز لصيد الأسماك في هذه المناطق فإن ذلك سوف يعمل على زيادة الانتاج السمكى في البلاد.

## برنامج التدريب على ظهر "برنيس"

أما على ظهر "برنيس" فلقد أعددنا برنامجاً محكماً للتدريب بالاتفاق مع القبطان حسين ياقوت الذى وزع الكشافون إلى عمليات مختلفة فكلّف فريق منهم بأعمال النظافة وفريق آخر بقيادة المركب والوقوف على الدومان وقراءة البوصلة. وفريق ثالث يتدرب على جهاز قياس الأعماق (الاسكنديل) وفريق رابع في الراحة وهكذا. وكل ساعتين يتبدل كل فريق عمله مع الفرق الأخرى. وكانت أكثر الأعمال تثير حماس الكشافين وروح المغامرة هى عندما يكلفون بالصعود إلى برج المراقبة في أعلى الصارى الرئيسى وفي هذه الحالة يصعد الكشاف على سلم من الحبال "وبرنيس" تتأرجح بشدة ذات اليمين وذات اليسار ولا شك أن هذه العملية تتطلب درجة عالية من التدريب وضبط الأعصاب لأن أقل حادث مثل دوار البحر أو فقدان التوازن قد يؤدي إلى عواقب وخيمة.

كما أن من الأعمال المثيرة لروح المغامرة هى عندما يكلف أحد من الكشافين بتغيير الشراع الصغير الأمامى (لبرنيس شرعيتين أماميين) ويضطر الكشافون في هذه الحالة السير على ممر من الحبال في مقدمة المركب والبحر يزيد في مقدمة المركب تحتهم.

أن الكشافون الذين قاموا بهذه الرحلة سوف يذكرون طوال حياتهم هذه الرحلة المثيرة ولا شك أن هذه التدريبات قد أعطتهم خبرة كبيرة من الشئون البحرية كما أكسبتهم ثقة عظيمة في الاعتماد على أنفسهم.

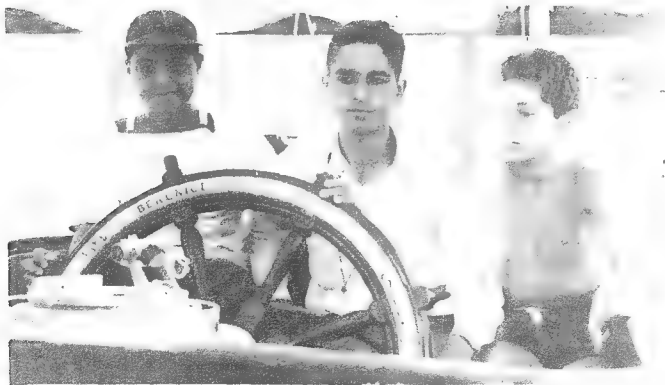


## التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٣٣)

الكابتن علاء الدين محرم - عبد السلام رجب - القبطان حسين زاهر ياقوت الذى يعلى تدريبهم على توجيه المركب "برنيس" في الاتجاه الصحيح الذى تشير إليه البوصلة أمامهم.



صورة رقم (٣٤)

سليم شكور - عادل صبح - حسن حمزه يقومون بالتدريب بالتناوب على قيادة اليخت "برنيس"

## تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٣٥) التدريب على قياس الأعماق بواسطة جهاز (اسكتديل).



صورة رقم (٣٦) إستطلاع اليابسة من صاري "برنيس"

## تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٣٧) التدريب على استخدام الوش لرفع الخطاف



صورة رقم (٣٨) سحب الخطاف بعد رفعه بواسطة الوش

## تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٣٩) الصنمان في رفع الأشرعة



صورة رقم (٤٠) طاقم الكوثر "كشاف" يتعاونون لنعيم الشراع الأمامي

## تابع التدريب على أعمال فن البحر المختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٤١) صيانة أقمشة الأشرعة وذلك بإصلاح الثقوب التي تحدث أثناء السير



صورة رقم (٤٢) صيانة الحبال



صورة رقم (٤٣)

دوار البحر شر لا بد منه ... يصيب أغلب الكشافين الجدد في الأيام الأولى لممارستهم فنون البحر في بدء الرحلة ثم يقل تدريجياً إلى أن ينقطع تماماً بعد عدة أيام من التدريب المستمر.

## أنشطة مختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٤٤) ممارسة التدريب على التجديف



صورة رقم (٤٥) مناقشات في فترات الراحة أثناء الرحلة

## تابع أنشطة مختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٤٦) أعمال المطبخ من الاعمال الرئيسية على ظهر "بريس"



صورة رقم (٤٧) وجبة شهية جماعية داخل مطعم "بريس"



## تابع أنشطة مختلفة أثناء الرحلة



صورة رقم (٤٨) فريق الموسيقى الذي شارك في الترويح على الجميع



صورة رقم (٤٩) عزف منفرد

وفي الساعة الثامنة صباحاً وصلنا رأس الحكمة وأرسينا "برنيس" في عرض البحر تجاه إستراحة الملك السابق ولما كان الماء ضحلاً بالقرب من الشاطئ لذا فقد قام الكشافون بعملية قياس الأعماق إلى أن وصلنا بالمركب إلى أقرب مكان ممكن من الشاطئ.

وكان تجاهنا خليج صغير له شاطئ جميل والماء فيه صاف للغاية وكأنه لون الفيروز. فاستقلت الزورق "بلبل" مع الكشاف عبد السلام رجب (ابنى) ولم يكن دخول ذلك الخليج بالأمر الهين لأن الفتحة الوحيدة المؤدية له ضيقة وبها بعض الصخور القريبة من سطح الماء ولذا كان من الواجب إتخاذ متهى الحذر حتى لا يصطدم قاربنا بأى من هذه الصخور.

وصلنا "بلبل" إلى قرب الشاطئ وربطناه هناك ثم أنزلنا القارب المطاط ونفخناه وعدنا به إلى "سمير" حيث ربطناه بالقرب من مكان "بلبل" على الشاطئ. وفي هذه الفترة تمكن "الكشاف" من السير خلفنا إلى داخل الخليج وربط بجوارنا.

أخذنا في إخراج معدات الخيم من القوارب وأقمنا معسكرنا وفي أعلى مكان نصبنا الصارى الكبير المصنوع من الأنابيب الصلب التليسكريية التى تنزلق داخل بعضها البعض ورفعنا عليه علم الكشافة البحرية الذى يرفع لأول مرة في هذه الجهات.

أعددنا معدات الصيد والغطس تحت الماء وأخذت فريق من الكشافين المدربين على الغطس وغطسنا في هذه المنطقة خارج الخليج. ولقد دهشنا جداً لما رأيناه هناك فلقد بدت كأنها مدينة كاملة تحت سطح الماء ففيها آثار منازل وآبار وفتحات حفرت بطريقة هندسية منتظمة. بل وجدنا أيضاً قطعاً من الأواني الخزفية التى كانت مستخدمة في العصور القديمة وما لاشك فيه أنه كان في هذه البقعة أيام الرومان أو الأغريق مدينة وقد هبط بها سطح الأرض فغمرتها مياه البحر وودت لو كان معنا معدات للتصوير تحت الماء. ولقد أتضح من رحلاتي في هذه البقاع أن مناطق كثيرة توجد فيها مثل هذه المناظر ويا حبذا لو اهتمت هيئة الآثار بالبحث عن هذه المدن الغريقة والتعرف على تاريخها. وبهذه المناسبة فلقد نشأت في إنجلترا جمعية للبحث عن الآثار تحت سطح الماء وأغلب أعضاء هذه الجمعية من الهواة الذين يجيدون الغطس تحت الماء ومن المهتمين بالآثار. وياحبذا لو نشأت مثل هذه الجمعية في بلادنا حيث تذخر سواحلها الشمالية وخصوصاً الجزء الغربى منها بأمثال هذه المدن.

حاولنا أن ندرس الأحياء المائية في هذه المنطقة وكان أول بحث لنا هو قنفذ البحر (الريتسة) فلم نثر عليه في الصخور المواجهة للأمواج البحر كما هو المعتاد لنا في الاسكندرية فكلفت سليم شكور بالبحث عنها وعدت إلى حيث أقمنا المعسكر وأنشغلت مع باقى الكشافين في إعداده. وبعد قليل حضر سليم مسرعاً وأخبرنى بأنه أكتشف كميات كبيرة من (الريتسة) تحت سطح الماء فتركت المعسكر وعدت معه إلى المكان الذى أشار إليه وغطست فلم أجد إلا واحدة على عمق كبير في مكان معرض لشدة لطم الأمواج. كما شعرت أنه يوجد في المنطقة تيار مائى شديد جداً ولم أجد جدوى من الاستمرار في البحث عن (الريتسة) في هذه المنطقة خصوصاً وأنها خالية من الأعشاب المائية التى تعيش (الريتسة) فيها وتتغذى عليها.

انتقلنا بعد ذلك إلى الجانب الثانى من الصخور المحيطة بالخليج وهو الجانب الذى يقع في المياه الساكنة فوجدنا فعلاً كميات كبيرة من (الريتسة) وأغلبها أسود اللون وهو لون لم نعتد رؤيته في شواطئ الاسكندرية كما أن حجمها أكبر نسبياً عن المعروف لنا هناك وشوكها أطول كثيراً. ولكن بفتح هذه (الريتسة) وجدنا أنها خالية من البطارخ وهو الجزء الذى يؤكل منها وبذا فإنها لا تصلح للأكل.

عدنا إلى المعسكر حيث وجدنا الكشافين قد أعدوا غذاء شاندوتش خفيف. كما علمت لأول مرة بتناقص التموين الذى أحضرناه معنا من الاسكندرية بسرعة والواقع أنه بصدد هذا التموين قد أرتكبتا غلطتين رئيسيتين:

الأولى : كان من الواجب حساب التموين حساباً دقيقاً فلقد ظننا في بادئ الأمر أن التموين سوف يقتصر فقط على طاقم الكشافين في "بلبل" و "سمير" ولكن أتضح بعد ذلك أن زملائنا الكشافون الذين حضروا من الاسكندرية أضيفوا أيضاً إلى تمويننا المحدود وكان من الواجب التأكد من عدد الكشافين الذين سوف يشملهم التموين قبل البدء في الرحلة لتدارك أى نقص بعد ذلك. أما ترك هذا الموضوع الهام للأقدار فإن عواقبه تكون وخيمة في أغلب الأحيان كما حدث في حالتنا.

الثانية : كان من الواجب تكليف أحد القادة المسؤولين بعملية التموين ليعرف موقعه يوماً بيوم وحتى لا يطرأ أى إصراف في استخدام التموين. -

ولا شك أن هذه الدروس العملية يجب أن نستوعبها تماماً للأفادة منها في رحلاتنا القادمة.

ذهبنا بعد الغداء في طريقنا إلى الاستراحة الفخمة التي بناها الملك السابق في هذه المنطقة ويصل بين الخليج الذي وقفنا فيه والاستراحة التي بنيت في مكان مرتفع مدق طوله حوالى ٥٠٠ متراً تقريباً وفي الطريق قابلنا سيارة جيب بها كل من اليوزباشى أحمد راشد والملازم أصلان وهما من أعضاء الهيئة المشرفة على مشروع رأس الحكمة والذي تتعاون معهم فيه منظمة (النقطة الرابعة) الأمريكية التي تمد هذا المشروع بالخبرة الفنية والمعدات اللازمة وبذور النباتات التي تقوم بتجربة زراعتها في هذه المنطقة.

ولقد أستقبلنا كل من أحمد راشد وأصلان أحسن إستقبال وأخبراني بأنهما علما بحضورنا فحضروا للقاءنا فركبنا معهما السيارة وذهبنا إلى حيث توجد الاستراحة ومن شرفة الاستراحة العالية شاهدت منظراً بديعاً للغاية فرأس الحكمة في هذه المنطقة تبرز لمسافة كيلومترين تقريباً في مياه البحر وبذا يرى الإنسان مياه البحر تحيط بالرأس من كل الجوانب تقريباً وفي العصر يشاهد الإنسان في إتجاه الغرب أشعة الشمس تتلألأ على سطح مياه البحر مما يجعل لهذا المنظر البديع أثر لا يمحي من مخيلة الإنسان.

وفي الاستراحة قابلنا المسيو شوربتجيان ضابط إتصال النقطة الرابعة والسيدة حرمه والتي أعدت لنا فنتجان من القهوة التي مكثنا مدة طويلة أثناء الرحلة محرومين من التمتع بشربها وشكرنا لهم حسن ضيافتهم لنا.

ولقد علمت من اليوزباشى راشد بأن المرسى الأصلي لرأس الحكمة أحسن بكثير من الخليج الذي رسونا فيه وهو مزود (بسقالة) يمكن لزوارقنا أن ترسو عليها وهذا المرسى يوجد إلى جنوب هذا الخليج بحوالى كيلومترين. وأن هذا المرسى هو الذى أحتقرت فيه القطعة البحرية "غزة" عام ١٩٥١ عندما أتت لتحضر بنزين للنش الملك السابق.

دعاني اليوزباشى أحمد راشد لمعاينة المشروعات الزراعية التي يشرفون عليها في منطقة رأس الحكمة. فأطلعننى على تجارب تجرى على أعشاب تصلح لرعى الماشية وتنمو بغزارة وتحمل العطش لفترة طويلة. وقص على اليوزباشى راشد قصة هذا النبات فعلمت أنه لم يكن معروف بالصحراء الغربية قبل الحرب العالمية الثانية ولكن عندما قامت الحرب وأقيمت مستودعات التموين في مناطق مختلفة وكانت هذه المستودعات محاطة بالأسلاك الشائكة وعليها حراسة مشددة بحيث لا يمكن للإبل والأغنام والماعز أن تنفذ إلى داخل هذه المستودعات وجد أن هذا العشب ينمو بغزارة داخل هذه المستودعات وذكر اليوزباشى راشد أن هناك احتمال كبير أن تكون بذور هذا العشب وردت من الهند

ضمن إحدى مواد التموين التي أحضرت للقوات الهندية التي كانت تحارب في صفوف الحلفاء في ذلك الحين ولذا فإن الأعراب أطلقوا على هذا النبات أسم (العشب الألماني).

كما أطلعني اليوزباشى أحمد راشد على عينات من التين الذى يصلح للتجفيف كان الملك السابق قد أحضرها من تركيا لتجربتها في هذه المنطقة ويبدو أن نجاح هذا النوع كان على نطاق محدود وربما كان لقلة مياه الرى أثر مباشر في ذلك. كما عاينت الكثير من الآبار القديمة التي تعرف بأسم (السوانى) والتي أعادوا تطهيرها واستخدامها لأغراض الرى. وهناك تجارب أخرى على أنواع مختلفة من النخيل وغيرها من الأشجار يشر بعضها بالنجاح ولكن هذه الزيارة العابرة أعطتني فكرة واضحة عن المشاكل الضخمة التي تواجه عملية تعمير الصحارى وفي مقدمتها نظام الاعاشة والمواصلات وأخيراً وليس آخراً الماء النادر الوجود.

عدنا بعد ذلك إلى المعسكر الذى أقمنه فوجدت أن الكشافين حاولوا سحب القارب المطاط إلى البر فوق الصخور المدية ولقد أدى ذلك إلى حدوث ثقبوب بالقارب وتلفه وكان من الواجب أن يحذروا من سحب القارب فوق الصخور ويجب في مثل هذه الحالات رفعه خصوصاً وأنه قد جهز بحبال جانبية لهذا الغرض.

ولقد أتهننا هذه الفرصة لعمل الاصلاحات اللازمة في القارين "بلبل" الذى تمزق شراعه الرئيسى وفي "سمير" الذى تلفت اليد الخشبية لدفته. فكلفت عادل مصطفى من كشافى الاسكندرية بإصلاح يد دفة "سمير" وأعطيته المعدات اللازمة كما أعطيته قطعة من الخشب اللازم للإصلاح. فقام عادل مصطفى بعملية الإصلاح بكل همة وحماس على الرغم من عدم ملائمة الظروف التي كان يعمل فيها وما يقتضيه مثل هذا العمل من إستعدادات غير متوفرة في حالتنا وقام فعلاً بعملية الإصلاح في النهاية على أتم وجه. كما أخذت السيدة حرم علاء الدين محرم بالاشتراك مع عبد السلام رجب والكشاف البحرى ماجد سعيد في إصلاح شراع "سمير" الذى أصيب بقطع كبير أثناء الرحلة.

وفي هذه الأثناء حضرت كاسحة الألغام "كردفان" من الاسكندرية. وكان من المفروض أن تتصل "برئيس" بين كل فترة وأخرى بالسلاح البحرى بالاسكندرية لاعطائهم خط سيرنا وأخبارهم بمدى تقدم الرحلة ويبدو أن جهازنا اللاسلكى الموجود في "برئيس" قد أصابه العطب منذ غادرنا الاسكندرية وبذا إنعدم إتصالنا بالسلاح البحرى ولذا صدرت الأوامر إلى "كردفان" أن تخرج للبحث عنا في عرض البحر وأن تستفيد من هذه الرحلة للقيام بتدريها ومناوراتها المعتادة التي كانت تقوم بها بالقرب من ميناء الاسكندرية.

ولدى عودتنا إلى معسكرنا قابلت قبطان الكاسحة "كردفان" وهو الصاغ البحري ابراهيم طه ناصف الذى علمت منه أنهم يبحثون عنا منذ البارحة وأنه قد قام رأساً من الاسكندرية إلى مرسى مطروح ولما لم يعثروا علينا هناك فلقد قاموا بالبحث إلى أن عثروا علينا هنا في رأس الحكمة.

بدء الريح يشتد منذ عصر ذلك اليوم وتشاورت مع القبطان حسين ياقوت فيما يجب إتباعه وأخيراً أستقر رأى على أن نقوم برفع معسكرنا في أقرب فرصة ممكنة وأن ننقل الزوارق "بلبل" و "سمير" و "كشاف" من الخليج الصغير الذى كانوا راسين فيه إلى المرسى الأصلي لرأس الحكمة والذى يقع حوالى كيلومترين إلى جنوب الخليج الذى رسونا فيه.

وفعلاً شرعنا في رفع الخيام والصارى الكبير ولقد ساعدنا في هذه العملية الملازم أصلان الذى أخبرنى بأنه خدم في سلاح الطيران فترة طويلة وأنه كان يحلم دائماً بركوب البحر وأن يركب مركباً كبيراً ولما دعوته أن يركب معنا في إحدى زوارقنا أعترض بلطف لأنه لا يميل لركوب المراكب الصغيرة ويبدو أن زوارقنا كانت من الصغر بحيث أنها لم تكن تبعث على الثقة بركوبها.

وأستغرقت عملية رفع المعسكر بعض الوقت حيث أن أغلب الكشافون تركونا وعادوا إلى حيث ترسو "برنيس" ولم يبق سوى أربع كشافين فقط لعملية رفع هذا المعسكر وجميع معداته وأدواته وهى كثيرة ومبعثرة.

وقرب الغروب كان "بلبل" جاهزاً للرحيل وفعلاً بدأ ينتقل إلى مرسى رأس الحكمة. وبعد قليل كان "سمير" جاهزاً للرحيل أيضاً ورأيت أن أقوده بنفسى للتأكد من أن جميع الاصلاحات التى تمت فيه على ما يرام.

وما كدنا نرفع الشراع الرئيسى ثم الشراع الأمامى "لسمير" ونشرع في السير حتى لاحظت أن دفة "سمير" لا "تجاوب" أى لا توجه القارب في الاتجاه المطلوب وكاد "سمير" أن ينقلب بنا نتيجة لذلك وبعد الفحص لا حظت أن يد الدفة الخشبية وتنتهى بقطعة معدنية بها ثقب مربع وهذا الثقب يدخل في عامود الدفة المصنوع من الصلب وقد شكل من أعلاه على شكل مربع ووجدت أن يد الدفة قد ركبها الكشاف عادل مصطفى بعد عملية الاصلاح في وضع يختلف ٩٠° عن وضعها الأصلي.

حاولت في بادئ الأمر أن أسير بالزورق "سمير" ويد دفته في هذا الوضع الغريب

ولكن وجدت أن حبال الشراع الكبير تشتبك مع يد الدفة وكان لا بد من فك يد الدفة ورفعها من موضعها وإعادة تركيبها في وضعها الصحيح. ولكن معدات وأدوات الإصلاح كلها كانت في القارب "بلبل" الذي سبقنا في الرحيل. كما حاولت أن أستعير من الزورق "كشاف" فلم أجد مع طاقمه العدة الملائمة.

وكان أماننا أحد الخلين أما أن نترك "سمير" ومع طاقمه أحمد وماجد بيتان في هذا المكان ولكن ربما ازداد هياج البحر شدة وبذا فقد يتعذر علينا إخراج "سمير" من هذا الخليج وفتحته الضيقة وأما أن نحاول الخروج به ويد الدفة على ما هي عليه من وضع خاطيء. وأخيراً فضلنا أن نجازف وأن نحاول الخروج "بسمير" فوراً من هذا الخليج على أن نتعرض لخطر أكبر في حالة ترك "سمير" في هذا المكان الحرج وازدياد البحر شدة.

وتوكلنا على الله وخرجنا من فتحة الخليج بصعوبة كبيرة وكان الظلام قد أرخى سدوله عند وصولنا إلى عرض البحر وأخذ القارب يعلو ويهبط مع الأمواج العالية وهنا لاحظت أن الحبل الذي يصل بين (قمرة البومة) و (ركاب الدفة) قد تأكلت أطرافه وأخذت هذه الأطراف المتناثرة تدخل بين الحبل والشاغل (أنظر البند ٤ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) والبكرة وهذه العملية تمثل خطورة كبيرة لأن دخول أطراف الحبل المتناثرة داخل البكرة يعوقها عن الحركة وبذا فإنه يجعل من الصعب أن نطلق البومة (أنظر البند ١٠ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) ليفرغ منها الهواء في حالة اشتداد الريح وإذا تعذر علينا عمل ذلك فإن الريح الذي بقي محبوساً في الشراع الكبير قد يؤدي إلى إنقلاب القارب في الماء ولقد سبق أن شاهدت حوادث كثيرة مماثلة من هذا النوع.

جاهدت للعمل على تخليص حبل الشاغل من البكرة وفي أثناء هذه المحاولة حدث أن كسرت البكرة الخلفية التي تتحرك على عامود (ركاب الدفة) وأصبح من الصعب جداً التحكم في حبل الشاغل وأصبح حبل جر (البومة) يعمل بدون بكرات. ولما كان الغرض من هذه البكرات هو مضاعفة المجهود الإنساني لقائد الدفة بمقدار عدد هذه البكرات كما نعلم من قوانين الميكانيكا الأولية لذا فإن العمل بدون بكرات يستدعي مجهوداً جسمانياً هائلاً للتحكم في الشراع خصوصاً في مثل سرعة الريح التي كنا نسير فيها (وكانت تقرب من قوة ٤ بوفورت) (أنظر جدول مقياس قوة الريح صفحة ٢٠٩) ولقد أضطر الأمر أن نتعاون نحن الثلاثة طاقم "سمير" بالكامل لشد حبل البومة في الوضع الذي يجب أن يسير فيه الزورق.

وفي وسط كل هذه المتاعب والصعوبات التي كانت تتوالى علينا من خطأ في تركيب

يد الدفة وتآكل حبل الشاغل وكسر بكرة ركاب الدفة وإشتداد سرعة الريح أخذنا نتلمس طريقنا وسط الظلام إلى أن وصلنا إلى حيث شاهدنا أضواء الكاسحة (كردفان) وكانت تقف بعيداً عن الشاطئ حيث أن غاطسها العميق لم يكن يسمح لها أن تقترب أكثر من ذلك في هذه البقعة.

وهنا أرسلت لنا (كردفان) اشارات ضوئية لترينا الاتجاه المؤدى إلى "برنيس" التي كانت تقف في ميناء رأس الحكمة في مكان أقرب إلى البر كثيراً من مكان الكاسحة (كردفان).

أدركنا "سمير" وشرعنا نتجه ضد الريح في اتجاه "برنيس" ولم تكن هذه العملية سهلة مطلقاً لأنها كانت تقتضى أن نشد حبل الشراع الرئيسى لنجعله أقرب ما يمكن من حافة القارب ليسير في اتجاه مضاد للريح ونظراً لإنعدام البكرات التي كانت تخفف من مشقة المجهود اللازم لذا اضطررنا إلى بذل مجهوداً شديداً جداً هذا بالإضافة إلى شد حبل الشراع الأمامى.

وبعد مشقة وصلنا إلى حيث ترسو "برنيس" وما كدنا نصل إلى مؤخرتها حتى سلطت "برنيس" كشافها القوي في اتجاه المرسى وكان يبعد عن المكان الذى تقف فيه "برنيس" بحوالى ١٥٠ متراً كما حذرونا من الاقتراب كثيراً إلى يسارنا حيث يوجد شعب صخرية بارزة.

وأخيراً بعد مجهود مضنى للغاية وصلنا إلى السقالة حيث ربطنا فيها "سمير". وعقدنا بعد ذلك مؤتمراً صغيراً لترتيب مبيت الكشافين فمنهم من كلف بالمبيت في "سمير" وفي "بلبل" و "برنيس" أما طاقم الحرير الصناعى فلقد فضلوا المبيت في زورقهم "الكشاف".

وفي تلك الليلة تبرع لنا اليوزباشى أحمد راشد بكايينة الملك السابق والتي كان يستخدمها لاقامته ودعانا إلى المبيت فيها. ولقد ألتخبت الكشافين الذين كانوا أكثر الموجودين جهداً وطلبت إليهم المبيت في هذه الكايينة حيث خصصت لنومهم الغرفة الكبيرة. أما أنا فلقد أخذت الغرفة الصغيرة.

وكنتم في تلك الليلة قد أتفقت مع القبطان حسين ياقوت على أن يقوم في الصباح الباكر كل من "بلبل" و "سمير" و "الكشاف" مع كامل أطقمهم بحرين في اتجاه مرسى مطروح وأن يحاولوا المبيت في مرسى حوالة أو في رأس علم الروم ثم نقوم في اليوم التالى لنصل إلى مرسى مطروح قبيل الظهر. وأن تتأخر "برنيس" في اليوم الأول في رأس الحكمة وتغادرها في الليل لتلتحق بنا في طريقنا إلى مطروح في صباح اليوم الذى يليه. وفضلت



ذلك على أن نقطر الزوارق في الليل وهي عملية غير مستساغة فضلاً عن أنها تحدث أضراراً في بدن الزوارق.

ولكن حدث في تلك الليلة أن أخذت شدة الريح في المزيد وكان الريح يصفر عالياً لدى اصطدامه بجدران الكاينة وهنا توقعت أنه سيكون من الصعب علينا الرحيل في فجر اليوم التالي وفقاً للخطة التي اتفقت عليها مع القبطان ياقوت. ولكن حالة اليأس التي أتنابتني بسبب إشتداد سرعة الرياح أرخت أعصابي المتوترة وجعلتني أروح في سبات عميق.

## قضاء ثانى يوم في رأس الحكمة وحادث "الكشاف"

السبت ٢٨ أغسطس :

بدأ الصباح بريح شديد جداً ولكن رغم ذلك بدأنا في إستعدادنا لاستئناف رحيلنا إلى مرسى مطروح فقمنا أولاً بإصلاح يد دفة "سمير" واعدتها ثانياً إلى وضعها الصحيح كما أمرت برفع محتويات كل من "بلبل" و "سمير" على المرسى وعمل (فرش متاع) ونشر البطاطين وأربطة الفرش والحيام في الشمس لتجف مما أصابها من الثقوب التي كان يتسرب منها الماء في صندوق سكينه القارب "بلبل". ولقد أستغرقت كل هذه العمليات وقتاً طويلاً.

وفي هذه الفترة حضر كريستيان رطل قائد "الكشاف" وأخبرني بأنه يفضل أن ينقل "الكشاف" من المكان الذى يرسو فيه بعيداً عن المرسى وأن يقترب إلى المرسى ويربطه فيها ليكون بجوارنا فوافق على اقتراحه وغادرنا كريستيان ولم أعر هذا الموضوع أهمية كبيرة. وتابعت عملي مع الكشافون البحريون بشرى وأحمد وبعض الكشافون الآخرون في إعداد زورقينا "بلبل" و "سمير" لاستئناف رحيلنا إلى مرسى مطروح.

وتصادف أن حضر اثنين من بحارة "برنيس" ومعهما كمية كبيرة من التين وهو نوع الأكل الوحيد الموجود بسهولة في هذه المنطقة ووفقا ينتظرا قارب تجديف "برنيس" لينقلهما من المرسى إلى حيث ترسو "برنيس".

وفي هذه الأثناء كنت منهمكاً في عمل فتحات في فرش أرضية "بلبل" و "سمير" حتى يتسنى لنا إخراج الماء الذى يتجمع في القاع بسهولة أثناء السير وفجأة سمعت لفظاً ذكر فيه اسم "الكشاف" مراراً وأخيراً وجدت بشرى يطلب إلى بلهفة أن أنظر إلى "الكشاف" فالتفت في اتجاهه دون أن أعر الموضوع أى إهتمام حيث كنت أظن أن

"الكشاف" ربما قام بمنورة صعبة أو أى شىء من هذا القبيل ولكنى صغت عندما وجدت "الكشاف" ناشراً شراعيه مائلاً على جانبه فوق الصخرة التى كان يرسى فوق ريحها فهالنى هذا المنظر وصرخت في الحال على جميع الكشافين أن يتبعونى وجرينا على الشاطئ إلى أن وصلنا إلى أقرب نقطة تجاه الصخرة التى كان "الكشاف" ملقى فوقها واخلعنا ملابسنا جميعاً وألقينا بأنفسنا إلى البحر تغالب الأمواج العالية لنصل بسرعة إلى مكان "الكشاف".

أما ما حدث للكشاف فيمكن تلخيصه في الآتى :

قام كريستيان رطل يساعده أحد الكشافين ليقوموا بنقل "الكشاف" من المكان الذى ألقى مرساه فيه إلى مرسى رأس الحكمة وكان لرأيهم وجاهته وهو أنهم كانوا يستقبلون (أى يربطون) على مخاطاف واحد وهو المخطاف الذى أعطيته لهم في اليوم السابق بعد أن قطعوا مخاطفى "الكشاف" الأصليين عند رسوهم في الضبعة. ولذا رأى كريستيان رطل الانتقال ليربط في المرسى بدلاً من الوقوف بمخاطاف واحد. ولكن يبدو أن المناورة التى قام بها ليسير "بالكشاف" من مرساه وسط هذه الزوبعة لم تكن صحيحة من الناحية الفنية. فقام الريح بدفع "الكشاف" نحو الصخور الواقعة تحت ريحه وحاول كريستيان عبثاً أن يحدد "بالكشاف" عن هذه الصخور الخطرة فلم يستطع لذلك سبيلاً وعندما وجد أن "الكشاف" يقترب بسرعة من هذه الصخور ألقى بمخاطفه ولكن يبدو أن ألقاء مخاطفه جاء متأخراً جداً بعد أن أقرب الزورق من الصخور وأصطدم بها ومال على جانبه فوقها كما تقدم ذكره.

وما كدت أصل إلى حيث يوجد "الكشاف" فوق الصخرة حتى صرخت على طاقمه أن ينزلوا الشراعين حتى يقل دفع الهواء للزورق فوق الصخر كما أمرتهم برفع المخطاف الذى ألقوه قريباً من الصخر ولما لم يتمكنوا من ذلك حاولت الغطس مراراً لرفع المخطاف من مكانه ولكنى وجدت صعوبة بالغة لأرتفاع الأمواج من ناحية ولوعورة المكان الذى أشتبك فيه المخطاف من ناحية أخرى. وأخيراً وجدت أنه لا مفر من قطع الحبل الذى يربط المخطاف "بالكشاف" ففعلوا ذلك وربطنا في طرف الحبل الموصل للمخطاف علامة حتى نعرف فيما بعد على موقعه ونحاول إستخلاصه من مكانه.

طلبت إلى جميع الكشافين أن يصعدوا على الصخرة التى مال عليها "الكشاف" وأن يدفعوا بدن الزورق مع الموج وبعد عدة محاولات تمكنا من تخليصه من مكانه ودفعه مع

الموج لينزل على الجانب الآخر من الصخر ولحسن الحظ أن الماء كان عميقاً في هذه البقعة التي دفعناه إليها.

ويمكن أن نتصور حالة الهلع والفرع التي كنا فيها جميعاً سواء من كانوا داخل "الكشاف" أو من هبوا لنجدته وإنقاذه أو من وقفوا مشدوهين على البر يشاهدون هذا المنظر لأول مرة في حياتهم بل وربما لآخر مرة.

وبعد أن استرحت قليلاً وكان التعب والجهد قد أخذنا مني مأخذاً كبيراً غطست تحت "الكشاف" لمعانة التلفيات التي حدثت في بدنه نتيجة لارتطامه بالصخور فوجدت الآتي:

١ - وجدت أن قرينة المركب (وهي العمود الرئيسى في أسفل بدن المركب وتعتبر بمثابة السلسلة الفقرية من جسم الإنسان) قد تحطمت في المقدمة (أنظر بند ١٢ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠).

٢ - كما أن نعل القرينة (الشبر الصلب المثبت في أسفل القرينة) قد أثنتى في المؤخرة.

٣ - كما أن الدفة قد انفصلت (زهقت) من المسمار السفلى وهي في العادة مثبتة في مفصلين العليا والسفلى.

بدأنا أول محاولة وهي إصلاح الدفة وإعادة تثبيتها في مفصلتها السفلى التي انفصلت عنها وفي هذه الفترة وصلتنا نجدة من الكاسحة "كردفان" ومعها الملازم عفت صدقى الذى ساعدنا بمنتهى الهمّة في إصلاح الدفة وأخيراً تمكنا من إعادة الدفة إلى موقعها الأصلي.

سبحت عائداً إلى "برنيس" والتي كانت تبعد عن مكان الحادث حوالى ٢٠٠ متر فوق الرياح فوصلتها بعد مجهود شاق رغم قصر المسافة لأنه كان يتعين على أن أغالب الأمواج العالية والتيارات التي تدفعها الرياح في هذه المنطقة. وشرعنا في الحال نعد الاعدادات اللازمة لسحب "الكشاف" من مكانه الذى تورط فيه وسط الصخور إلى المكان الذى كان راسياً فيه في الأصل. وهنا ظهرت همة الصول برغوث الذى أعد جميع الجبال التي كانت موجودة في "برنيس" وسلمها للصباغ ابراهيم ناصف الذى توجه بنفسه في قارب "كردفان" ومعهُ اثْنين من بحارة الكاسحة وأوصلوا الحبل إلى "كشاف" حيث ربطوا طرفيه في مقدمته ولم تكن عملية توصيل هذا الحبل بالأمر الهين وسط هذا البحر العاصف والأمواج المتلاطمة وشدة الريح والتيارات البحرية التي كانت تهب في الاتجاه المضاد لسير القارب. ولكن رجال البحرية المصرية بما عرف من تقاليد بحرية عريقة أثبتوا بسالتهم في هذا العمل الشاق وعادوا بطرف الحبل الثانى.

بدأنا عملية سحب الجبل وكانت عملية صعبة وشاقة ونظراً للمقاومة الشديدة فلقد جمعنا لهذه العملية كل بحارة "برنيس" وكذا الكشافين وأخذنا في سحب ذلك الجبل الطويل وأخذ "الكشاف" يتحرك يبطئ من موقعه ويتقدم نحو "برنيس". وأخيراً وصل "الكشاف" إلى مكانه بالقرب من "برنيس" وكان كريستيان واقفاً في القارب ممسكاً بجردل ينزح به الماء الذى يتسرب من الشقوق التى حدثت في بدن "الكشاف" إلى داخله نتيجة لاصطدامه بالصخور.

وسألت كريستيان عن مدى تسرب المياه إلى "الكشاف" فأجابني بأنه نزح ما يقرب من ٩٠ جردلاً في عشرين دقيقة وأنه أكتشف ثغرة كبيرة في جانب "الكشاف" الأيسر وهو الجانب الذى كان يميل عليه فوق الصخرة وقد عمل كريستيان على سد هذه الثغرة (بأسطبة) (أنظر بند ١٥ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) كما يوجد شقوق أخرى أقل إتساعاً في بدن "الكشاف" يتدفق منها الماء باستمرار.

وأقترح كريستيان أن نقوم برفع كل المعدات الموجودة داخل "الكشاف" حتى يتسنى لنا أن نعانى الأعطاب التى حدثت فيه بدقة فوافقته على ذلك. وبدأنا فعلاً في عملية نقل متاع "الكشاف" إلى سطح "برنيس" وأن الإنسان ليدersh عندما يرى كمية الأمتعة التى أخرجت من بطن "الكشاف" فهى تشمل أمتعة ست كشافين بالإضافة إلى تموينهم بالمأكولات والماء اللازم لمدة عشرة أيام على الأقل وذلك علاوة على المعدات اللازمة لأعمال الملاحة البحرية.

ولم تتمكن من الغذاء في ذلك اليوم إلا بعد أن أنهينا من عملية الاسعافات الأولية التى قمنا بها لإنقاذ "الكشاف" وكانت الساعة الرابعة بعد الظهر وكان المكلفون بالتموين قد أعدوا لنا طعاماً شهياً أشارك في إعداده ماجد سعيد وعادل صبح.

أرتحت قليلاً بعد الغذاء وعدنا ثانياً لاستئناف العمل في "بلبل" واستكمال الاصلاحات التى توقفنا عن إتمامها لإنقاذ "الكشاف".

أخذت شدة الريح في الزيادة إلى أن وصلت حد العاصفة وعلمنا أن بوغاز مرسى مطروح قد أقفل في ذلك اليوم لهذا السبب.

وفي عصر ذلك اليوم أبدى الكشافون عادل صبح وعادل مصطفى ويحيى عياد رغبتهم في العودة إلى الاسكندرية لأن الأجازه التى سمح لهم بها قد قاربت على الانتهاء.



صورة رقم (٥٠)

حسن رجب مع اليوزباشى أحمد راشد تحت علامة السكة الحديدية رأس الحكمة لدى الوصول إلى رأس الحكمة.



صورة رقم (٥١)

عند الوصول لرأس الحكمة مع اليوزباشى أحمد راشد

وفي المساء علمت أن التموين الذى أحضرناه من الاسكندرية قد نفذ تماماً. والواقع أنه كان من الممكن أن يكفينا ذلك التموين مدة أطول من ذلك لو كنا قد أحكمنا الإشراف على التصرف فيه.

وفي المساء بتنا في كايينة الملك السابق ورغم تعبى وإجهادى الشديدين فلقد نمت نوماً متقطعاً وكنت بين كل فترة وأخرى أخرج إلى الجو العاصف لأتأكد أن القوارب بأمان في مراسيها.

## ثالث يوم في رأس الحكمة

الأحد ٢٩ أغسطس :

غادرنا في الصباح الباكر الكشافان عادل وصبح وعادل مصطفى لكى يلحقا بالقطار العائد إلى الاسكندرية.

استمر الجو عاصفاً ووجدنا أنه لا مفر من قضاء هذا اليوم في رأس الحكمة ولكن المشكل الكبير الذى كان يواجهنا هو عملية التموين التى أصبحت معقدة للغاية فلا يوجد في هذه المنطقة أى أشياء يمكن الحصول عليها سوى بعض أصناف محدودة من كاتين عمال النقطة الرابعة.

استأنفنا عمليات الإصلاح في "بلبل" و "سمير" وحوالى الساعة العاشرة صباحاً حضر اليوزباشى أحمد راشد المشرف على المشروع الزراعى برأس الحكمة والذى أكرم وفادتنا طوال مدة أقامتنا في رأس الحكمة ودعانى لزيارة المشروع لأخذ فكرة أوضح عن تلك الزيارة السريعة التى قمنا بها يوم وصولنا إلى رأس الحكمة. وركبت معه سيارته الجيب وذهبنا أولاً إلى إحدى الآبار التى حفرها تفتيش رى الصحارى في هذه المنطقة وعمقه ١٥ متراً تقريباً. وفي هذه البقعة أخبرنى أحمد راشد بأنهم قاموا بالكثير من التجارب على أصناف مختلفة من الأعشاب الصالحة لعمل المراعى وأوضح أن خير التجارب هى التى تمت على البرسيم الحجازى المصرى. كما شاهدنا النبات المعروف باسم الحشيش السودانى (Sudan Grass) وينمو نمواً حسناً في هذه المنطقة كما شاهدت زراعة أنواع من الطماطم والبطيخ وسألت شيخ العرب الذى يشرف على هذه الزراعة عن طريقة رى هذه النباتات فأجاب بأنها تنمو (بعليا) أى لا تروى بالماء وأظن أنه يبالغ في حديثه وأعتقد أن رطوبة الجو وكميات الندى الذى ينزل في الصباح وكذا ما تحتفظ به الأرض من مياه

الأمطار له أثر كبير في الاكتفاء بكميات قليلة جداً من مياه الري النادرة في هذه المنطقة. وفي نهاية هذه الرحلة الممتعة أقفلنا عائدين نحو المرسى.

وما كدت أصل مع اليوزباشى أحمد راشد إلى المرسى حتى شاهدت "سمير" في عرض البحر متجهاً نحو الصخور التي تحطم عليها "الكشاف" في البارحة وواقفاً فيه أحمد مصطفى كما شاهدت قارب الكاسحة "كردفان" به رجلين من بحارتها يحاولان عبثاً جر "سمير" خلفهم والتجديف به بعيداً عن الصخور ضد الرياح والتيارات المائية. فأسرعت بالنزول من السيارة الجيب وجريت نحو "بلبل" حيث كان كل من القبطان زاهر ياقوت والكشاف عبد السلام رجب يحاولان رفع شراع "بلبل" للذهاب به ومحاولة نجدة "سمير" فانضمت إليهما وبعد قليل نجحنا في ذلك رغم تعقد حبال المقدمة. وعندما بدأنا في القيام من المرسى التي كانت تبعد نحو ٣٠٠ متراً من مكان الصخور كانت قوى بحارى الكاسحة "كردفان" قد خارت تماماً من شدة المجهود الذى بذلاه فتركنا الحبل الذى يجران "سمير" الذى أخذ الريح يدفعه بسرعة نحو الصخور.

وكنا قد أعددنا حبل في "بلبل" لجر "سمير" وما كدنا نصل إلى مكان "سمير" حتى كان الأخير قد أقرب تماماً من الصخور ولم تكن بينه وبينها سوى مسافة أقل من مترين. وفي الحال ألقينا بالحبل الذى تلقفه فوراً أحمد مصطفى وشرعنا في سحب "سمير" خلف "بلبل" الذى أخذ يتجه بقوة دفع الريح بعيداً عن الصخور. وهكذا نجا "سمير" بأعجوبة من التحطيم فوق الصخور فقد كان من الجائز جداً أن نصل متأخرين ثوان معدودات كما كان من الجائز أيضاً ألا يلتقط أحمد مصطفى الحبل منا كما كان من الجائز أن تحدث أمور كثيرة تؤدي إلى إحباط عملية الانقاذ هذه ولكن الله أراد "لسمير" الخلاص فتمت المعجزة.

أتجه بنا الكابتن زاهر ياقوت وكان جالساً على دفة "بلبل" إلى الكاسحة ١٠٦ "كردفان" وكنت متخوفاً من ذلك فقد يؤدي اشتداد الرياح وارتفاع الأمواج إلى إصطدام "بلبل" بجدار الكاسحة ولكن نجونا أيضاً من ذلك ووقفنا في مؤخرة الكاسحة مبتعدين عنها بضعة أمتار وقد ربطونا خلفها بحبل مقدمة "بلبل" وانتقل عبد السلام رجب إلى "سمير" حيث تعاون مع أحمد مصطفى على رفع شراعيها وأخذ يجاهد في العودة بها إلى حيث كانت راسية أمام السقالة.

أما أنا والكابتن ياقوت فلقد عدنا إلى البر أيضاً وكان الريح من الشدة بحيث أن "بلبل" كان يميل من شدة دفع الرياح في شراعه للدرجة أن المياه دخلت من جانبيه.

وفي الساعة ١٧٠٠ غادرتنا الكاسحة ١٠٦ "كردفان" عائدة إلى الاسكندرية حيث

صدرت إليها الأوامر بالعودة لاعادة تموينها وأخذت منا مخطاف آخر حيث أنه قد حدثت لها حادثة في ذلك اليوم وهو أن أحد مخطافيه كان قد كسر عندما كانت واقفة في المرسى الأول أمام إستراحة رأس الحكمة وكان من الخطر بقاؤها بمخطاف واحد فقد يحدث له أى حادث وبذلك تصبح في خطر عظيم من بقائها بدون مخطاف.

وفي الحقيقة أن المخطاف بالنسبة للملاحين من أهم الأجهزة التى يعتمدون عليها. فهو لا يقل أهمية عن الدفة التى تدير مراكبهم ولذا أتخذ البحارون شعاراً لهم.

وفي الساعة السادسة من مساء ذلك اليوم غادرنا كل من الكابتن علاء الدين محرم وحرمة متجهين نحو مطروح بقطار الساعة ٦ مساءً وسألنى علاء الدين إذا كنت أود الذهاب معهم بالقطار إلى مطروح ولكنى قلت له هل تظننى مجنوناً لأترك النعيم والراحة التى نحن فيها هنا لأذهب إلى مطروح فضحك علاء الدين لذلك وقال سوف نتركك لراحتك ونعيمك.

وفي ذلك اليوم أتضح لنا أن كمية المياه التى تتسرب إلى داخل "الكشاف" عبر الشقوق التى حدثت فيه كبيرة جداً الأمر الذى يقتضى إصلاحه عاجلاً وأخذ طاقم "الكشاف" يخرج كل متاعه ليضعوه على ظهر "بريس". وأن الإنسان ليذهل من كمية المتاع التى كانت موجودة في داخله. فهناك صناديق خشبية ضخمة الحجم لحفظ الأكل والتموين وكان معهم بطارية وكشاف ضوئى ولقد أفادنا وجودها كثيراً فكانوا يستخدمون ذلك "الكشاف" الكهربائى للرؤية به ليلاً وكذا للإشارة بتسليط ضوءه على شراع "الكشاف" فيمكن الإنسان رؤيتها بسهولة ليلاً من مسافات بعيدة ثم أنتقل كشافوا الحرير الصناعى بالقارب "كشاف" إلى قرب البر حيث ربطوه في مقدمة السقالة هناك وشرعوا في إخراج "الصابورة" وهى الأحمال الثقيلة التى توضع في بطن القارب لتزيد من ثباته وتوازنه أثناء الملاحه وكان وزن هذه الصابورة يتراوح من ١/٢ طن إلى طنين. وشرعنا مع الصول برغوث في فحص "الكشاف" من الداخل فوجدنا أن عملية الإصلاح سوف تقتضى رفع كل الأرضية الخشبية وكذا العوارض والاستحكامات وهى عملية شاقة علاوة على أن العمل في "الكشاف" وهو عائم صعب جداً وبعد أن تداولنا سوياً قررنا أن خير حل هو سحب "الكشاف" إلى البر ثم أمالته على جانبه وأن نسرع في العمل فيه وهو في هذا الوضع.



## مراحل إصلاح الزورق "كشاف"



صورة رقم (٥٢)

بعد اصطدام "كشاف" في الصخور وإصابة بدنه بأعطاب جسيمة أخذ طاقم "كشاف" في نزح المياه التي تسربت داخله وفي نزح دفته قهيداً لسجبه إلى الشاطئ.

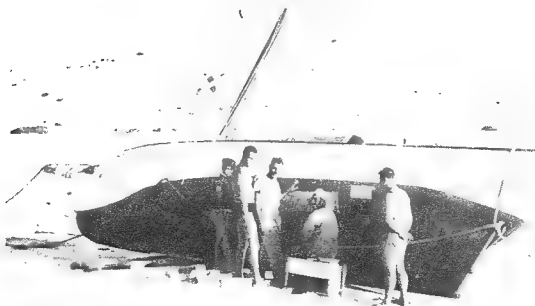


صورة رقم (٥٣) البدء في سحب الزورق "كشاف" إلى الشاطئ، للبدء في إصلاحه

## تابع مراحل إصلاح الزورق "كشاف"



صورة رقم (٥٤)  
تضافر جميع الكشافين على سحب الزورق "كشاف" إلى الشاطئ لأصلاحه



صورة رقم (٥٥)  
ثم بدأت عمليات الإصلاح تحت إشراف الصول برغوث الذي يري جالساً على الصندوق الخشبي

وفعلأً بدأنا العمل بأن أستعزنا من الیوزباشی أحمد راشد بعض عروق الخشب وألواحہ التي وضعناها كفرش یسحب علیہ القارب وهو مائلاً علی جانبہ من البحر إلى البر كما طلبت إلى الیوزباشی راشد أن یعیرنا بعض الرجال وكذا جرار أو سيارۃ قوية لنتمكن بواسطتها من سحبه من الماء إلى البر وهي عملیة شاقة ودقیقة. ویجدر بنا هنا أن نسجل المساعدات العظيمة التي أمدنا بها الیوزباشی راشد والتي لولا همته وشهامته لما تمكنا إطلاقاً من القيام بهذه الأعمال وأعتقد أنه علاوة علی دافع المروءة والشهامة أنه كان كشافاً قضی مدة طويلة فیها وتغلب علیہ الروح الكشفیة التي تستحثه علی تقديم كل المساعدات لأی إنسان فی ضیق فما بالنا إذا كان ذلك الإنسان نفسه كشافاً أيضاً.

تم سحب "الكشاف" علی جانبہ إلى البر بعد مجهود كبيراً وشرعنا فوراً فی أعمال الإصلاح فیہ وترأس هذه الأعمال الصول برغوث الذي قام بها بهمة ونشاط ومقدرة أدهشتنا جميعاً. والصول برغوث من الشخصیات التي أحببناها فی هذه الرحلة خصوصاً صغار الكشافین الذين كان یعطف علیهم عطفأً أبویا.

بدأت عملیة الإصلاح بأن قام الصول برغوث بوضع (أسطبة) أنظر بند ١٥ من معجم الاصطلاحات البحریة صفحۃ ٢١٠) مدهونة بالشحم الأبيض من النوع الذي یتجمد فی ماء البحر ویكون عجینة ثقيلة ثم وضع قماش وفوقه لوحات من النحاس الأصفر الرقیق ولقد ساهمت فی وضع القماش وتركیبه بالمسامیر فوق سطح المركب المنحنى الشكل حیث تستدعى هذه العملیة مهارة خاصة أكتسبتها أثناء قیامی بصنع الطوافات الخشبیة المعروفة بأسم (برسوار) ولقد صنعت منها عدداً كبيراً فی حیاتی وبهذه المناسبة قمت بصنع أول طواف خشبی بعدة نجارة اشتراها لی والدی ولم أكن بلغت الثامنة من عمری بعد.

وفی المساء بات جمیع كشافوا الحریر الصناعی معنا فی الكاینة وهي منزل الیوزباشی راشد الذي تنازل عنها عن طیب خاطر وهذه أيضاً تضاف إلى الخدمات العظيمة التي قدمتها لنا هذه الشخصیة النادرة. (وأنتهی العمل فی "كشاف" الساعة ١١ مساءً بعد أن صبوا فی قاعة أسمنت علی الأماكن التي وجدت بها الشقوق.

ولم یتحسن الجو كثيراً فی المساء بل أستمز الریح فی شدته ولم أتوقع أننا سنغادر هذا المكان فی الغد.

## رابع يوم في رأس الحكمة

الأثنين ٣٠ أغسطس :

استيقظت في الصباح وكان الهواء يصفر في جدران الكاينة فتوقعت أنه سيتعذر علينا مغادرة رأس الحكمة في ذلك اليوم. ونزلت وفحصت عملية إصلاح اليخت "كشاف" فوجدت كل شيء على ما يرام ولكنى لا حظت أن الأسمنت الذى وضع قد تفتت بسرعة وقد يكون السبب في ذلك راجع إلى أنه لم (يشك) تماماً بعد أى أنه لم يجف ولكنى علمت بعد ذلك أن مخلوطه قد أعد برمل البحر وبمائه المالح الذى تسبب في ذلك.

استيقظ الصول برغوث مبكراً من مبيته واستأنف عملية الاصلاح في القارب بهمة لا تعرف الكلل. وفي ذلك اليوم رأيت أن أبحث عن المخطافين المفقودين من "الكشاف" وذلك ليكون كل شيء (السطه) (أنظر بند ٢٨ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١١) أى على استعداد بلغة البحارين بالنسبة للقارب "كشاف" فقامت بوضع منظار الغطس وركبت قارب "برنيس" الاحتياطى مع ماجد وحسن حمزة وذهبنا نبحث عن العوامة الحمراء التى ربطوا بها مكان المخطافين وكنت قد أرسلت في اليوم السابق الرئيس أبو كليله ومعه أحد بحارة "برنيس" للبحث عن المخطافين فلم يعثروا على العوامة التى ربطوا فيها المخطافين من شدة اضطراب البحر.

وكان المخطافين بجوار الصخور التى تحطم عليها "كشاف" مباشرة في مكان وعمر جداً وكانت الأمواج العالية تتكسر بشدة على هذه الصخور وبعد أن تمر من فوق الصخور تحدث تيارات في الجهة المواجهة للشاطئ وهذه التيارات تجذب العوامة الحمراء فتغطس في الماء ولا يظهر منها شيء ألا في الفترات التى يهدأ فيها تماماً إرتطام الأمواج بالصخور.

لم تتمكن من الاقتراب بالقارب من العوامة لشدة هياج البحر فأوقفت القارب بعيداً وذهبت سباحة إلى مكان العوامة وبعد كفاح مع الأمواج تمكنت من الوصول إليها. فأمسكت بأول الحبل المربوط بها وكان رفيعاً وبدأت أسير عليه غائصاً في الماء لأصل إلى نهايته حيث ربط المخطافين وفي أثناء الغطس وجدت أن منتصف الحبل قد أوشك على القطع لتهتك بعض أجزائه نتيجة لاحتكاكه بالصخور طوال الليلتين السابقتين. فبدأت في الحال بربطه تحت الماء ثم استأنفت الغطس تحت الماء مستعيناً بالحبل كدليل وعندما

أقربت من الصخور تعذرت الرؤية تحت الماء نتيجة لفوران الماء بفقاعات الهواء المزروجة فيه بفعل أمواج البحر التي تتحطم على صخور المنطقة ولكن ما أن أصبحت أكثر قرباً من الصخور حتى شاهدت المخطاف الأول وهو الذى أشتريناه في الاسكندرية مشتبكاً في الصخور بطريقة يصعب معها إخراجة وبعد قليل شاهدت المخطاف الثانى وكان حاله أحسن كثيراً من الأول وكلا المخطافين مربوطين بحبل واحد.

بدأت عملية إستخراج المخطاف الأول بأن أمسكت بحبله لأنه سميك وأقوى كثيراً من حبل العوامة وبدأت أحاول إستخلاصه من الصخور وفي نهاية المدة التى ينتهى فيها إحتمال أنفاسى للغطس كنت اصعد إلى سطح الماء لألتقط شهيقاً جديداً (الزفير أخرجه تحت الماء أثناء الغطس) فكان كثيراً ما أصادف موجة قادمة فتصطدم بوجهى ويتسرب الماء إلى حلقى أثناء الشهيق وهى عملية خطيرة وشاقة ولولا تدريب الإنسان وحرصه قد تودى بحياته كما لا حظت أن محاولة الطفو والعموم في الفوران الذى يحدثه الموج عملية شاقة جداً لأن الهواء المخلوط بالماء لا يساعد الإنسان على الطفو. حيث أنه يقلل كثيراً من كثافة الماء ومن خاصيته على جعل الأجسام تطفو (حسب قانون أرشميدس) ولذا يجب أن يكون الكشاف البحرى على حذر كبير من السباحة في أماكن تنكسر فيها الأمواج لهذا السبب من ناحية ولأشتداد التيارات البحرية من ناحية أخرى ولقربها في العادة من الصخور وهناك إحتمال كبير للارتطام بها كل هذه أمور تدعو الكشاف البحرى أن يكون في منتهى الحذر عند السباحة في مثل هذه الأماكن.

وبعد مجهود كبير تمكنت من إستخلاص المخطاف الأول من مكانه ولكن وجدت صعوبة كبيرة في محاولة نقله إلى خارج الصخور وبالتالي سحبه بواسطة القارب. وبعد مجهود شاق أستنفذ كل قواى وجدت أنه من العبث استمرار المحاولة في ذلك البحر الشديد المتلاطم ورأيت أنه من الضروري لتجاح هذه العملية أن يكون هناك ثلاث سباحين مهرة على الأقل يعملوا متضامنين أو تأجيل هذه العملية الشاقة ليوم يهدأ فيه البحر وفي هذه الحالة يمكن لقارب النجاة أن يصل إلى مكان المخطافين ويستخلصهما بسهولة.

عدت إلى "بريس" مجهداً من فرط الأعياء وما كدت أن أضغ ملابسى لأستريح قليلاً حتى علمت بأن "كشاف" قد تم إصلاحه وأنه قد أنزل إلى البحر.

وبعد قليل حضر إلينا في "بريس" أحد الكشافين البحرين وأخبرنا بأن الكشاف

البحرى (محمد توفيق حمادة) قد أصيب في راحة يده إصابة بالغة أثناء محاولته دفع مؤخرة "كشاف" ومنعه من الارتطام بخشب السقالة فلقد أنحشرت يده بين مؤخر "الكشاف" وخشب السقالة وبشدة اصطدام الموج ضغط جسم القارب على يده فأصيب بجرح عميق في راحة يده. ولقد خفت في بادئ الأمر أن تكون عظام يده قد أصيبت أيضاً ولكن الله سلم ولم يحدث ذلك. نزلت مباشرة إلى البر فوجدتهم قد عملوا له الإسعافات الأولية الضرورية وكان مضطرباً بعض الشيء ويلح في الذهاب إلى مطروح لعرضها على طبيب فوافقته على ذلك وتطوع اليوزباشى أحمد راشد أن يقوم بذلك بنفسه بالرغم من تأخر الوقت حيث كانت الساعة تقرب من الثامنة مساءً في ذلك الوقت وهكذا يأبى الأخ راشد ألا أن يطوقنا دائماً بأفضاله وأنها لا شك لروح عظيمة جداً لا يسعنا ألا أن نسجلها له بالشكر.

استقر رأى مع القبطان حسين زاهر ياقوت أمام تأخرنا هذه الفترة الطويلة في رأس الحكمة وتناقص التموين والماء لدرجة لا تسمح بالبقاء أطول من ذلك أن يقوم في تلك الليلة إلى مرسى مطروح وأن ينتظرونا هناك فعلاً غادرت "برنيس" مرسى رأس الحكمة الساعة ١٨٠٠ ولم يبقى برأس الحكمة سوى طاقم "بلبل" ويتكون منى ونجاد صلاح الدين وسليم شكور وطاقم "سمير" ويتكون من أحمد مصطفى وحسن مصطفى (عزت) وهمام نظمى وسالم وهبى. وكان طاقم "كشاف" يتكون من مجموعة كشافى شركة التحرير الصناعى بقيادة كريستيان رطل. أما باقى الكشافون فيرحلون مع "برنيس" إلى مرسى مطروح وينتظرونا هناك وكان الترتيب أن يتولى "بلبل" قيادة هذه القافلة لأنه مجهز ببوصلة ملاحية وبها خرائط الملاحة وكافة أدوات الملاحة الضرورية كما أن به أيضاً قائد الرحلة وهو كاتب هذه السطور.

وبهذه المناسبة كنت إستخدم الخرائط البرية التى تعودت عليها أثناء خدمتى بالجيش في الصحراء الغربية أثناء الحرب العالمية الثانية وهذه تختلف كثيراً عن الخرائط البحرية لأنها تظهر كل طبيعة الساحل ولا تعبر أعماق البحر أى أهمية بينما الخرائط البحرية تهتم جداً بأعماق السواحل وكافة الوسائل الملاحية البحرية ولكن لا تهتم كثيراً بطبوغرافية الأرض المتاخمة للساحل.

ولا شك أن الضباط البحريين سوف يسخرون من هذا الاجراء. ولقد أكتسبت خبرة كبيرة في الملاحة البرية أثناء خدمتى بالجيش في الصحارى المصرية وكنت في وقت من

الأوقات أثناء عملي كمديراً لقسم المساحة العسكرية (عامي ١٩٤٤، ١٩٤٥) أقوم بتدريس مادة الملاحة الصحراوية بكل وسائلها لضباط الجيش وهذه الملاحة الصحراوية لا تختلف كثيراً عن الملاحة البحرية في مبادئها العامة. وأن أهم ما يجب أن يتصف به الملاح هو الثقة بنفسه ولا يتسنى ذلك إلا بكثرة المراتب العملية.

تم الاتفاق على أن نبدء الرحيل من مرسى رأس الحكمة الساعة الواحدة بعد منتصف ليلة ٣١ أغسطس ولقد أخذ كشافو الحرير الصناعي في إعادة كل محتويات الزورق "الكشاف" إليه وكذا الصابورة ثم إعداده للسفر. وسألت كريستيان رطل عن حال "الكشاف" فأجاب بأنها الآن أحسن كثيراً عن حاله قبل الإصلاح وقد هبطت نسبة تسرب الماء إلى حد كبير وهي حالياً لا تتعدى بضع جرادل في الساعة. ولذا فإن واحد من أفراد الطاقم سوف تكون مهمته نزع المياه باستمرار أثناء السفر.

## الرحيل من رأس الحكمة إلى رأس علم الروم

الثلاثاء ٣١ أغسطس :

نمنا مبكرين في تلك الليلة وقد تجمعنا في منزل اليوزباشى أحمد راشد أما كشافو الحرير الصناعي فقد باتوا على السقالة بجوار القارب "كشاف" كما بات أحمد مصطفى وسالم وهبى في القارب "سمير".

استيقظت الساعة ١١٠٠ مساءً وعبتاً حاولت النوم بعد ذلك فلم أتمكن وما كادت الساعة تقترب من الثانية عشرة حتى بادرت بإيقاظ جميع الكشافين الذين بدأوا بهمة في إعداد القوارب للرحيل ولقد استغرقت هذه العملية ما يقرب من ساعة ونصف تقريباً.

وفي هذه الفترة حضر اليوزباشى أحمد راشد الذى أخبرنى بأنه أوصل الكشاف البحرى محمد توفيق حمادة إلى مستشفى مطروح المدنى وهناك قام الطبيب بعمل أربع غرزات في راحة يده فشكرته على ذلك ورجوته أن ينير لنا السقالة بفانوس السيارة الجيب وأن يتكرم بوضع فانوس آخر في إستراحة رأس الحكمة في أعلا مكان ظاهر منها حتى يتسنى لنا أن نحدد باستمرار مركزنا في أثناء قيامنا بالخروج من خليج رأس الحكمة على هداه وذلك حتى لانصطدم بالصخور أثناء خروجنا إلى عرض البحر ليلاً.

ولقد ساعدنا ذلك الفانوس مساعدة عظيمة للغاية أثناء الخروج من خليج رأس الحكمة.

كان معنا في "بلبل" و "سمير" خمسة مخاطيف فأعطيت لطاغم "الكشاف" واحداً منها ولو أنه كان صغيراً على قارب في حجم "الكشاف" ولكنه على كل حال خيراً من لا شيء. وشرعنا في عملية إخراج مخطافى "بلبل" من الماء ولكن أتضح أن واحداً من الاثنين يقع تحت المكان الذى يرسو فيه "الكشاف" ولذا أنتظرت حتى يتحرك "الكشاف" من مكانه فأخرج المخطاف الجاثم تحته. كما واجهتنا مشكلة دقيقة وهى أن الفوانيس (الهاريكان) التى أحضرناها معنا لا تتحمل الهواء الشديد فتتطفىء وكان من الضرورى جداً أن يكون في كل قارب فانوس حتى نشاهد بعضنا البعض وأن تسير باقى المراكب على هدى نور المركب القائدة "بلبل". ولقد تمكنا من وضع فانوس (هاريكان) في القارب "سمير" أما "بلبل" فقد أنطفاء الفانوس الذى وضعناه فيه وكان مع فريق الحرير الصناعى داخل تन्दة القارب "كشاف" مصباح كهربائى ولقد أفادنا هذا المصباح فائدة لا تقدر وأمرت بأن يسלטوا أشعته على قماش الزورق الأبيض اللون فيبدو ساطعاً من بعد في ظلام الليل الحالك.

بدأنا السير وطلبت من طاغم "الكشاف" أن يسيروا بحذاء الزورق "سمير" وعلى سرعته وأن يتبعانى. أما أنا فسوف أعطيهم إشارة ضوئية كل خمس دقائق تقريباً وأن يردوا هم بإستلامها كما أتفقنا على الإشارة التى تعطى في حالة طلب النجدة (S.O.S.) وسأحاول دائماً السير على سرعتهم كما طلبت من "الكشاف" ألا يترك "سمير" بأى حال من الأحوال.

وبدأنا السير فخرجنا من المرسى بسلام بعد أن ودعنا الأخ أحمد راشد وتمنى لنا الوصول بسلامة الله وفي حفظه. وشرعنا في السير فوجهت القارب "بلبل" أقرب ما يمكن من الريح الذى كان يهب في إتجاه مساعد لنا فلقد كان قريباً من الإتجاه الشمالى ولكن البحر كان عالياً والموج مرتفعاً بالرغم من أن شدة الريح كانت هادئة بعض الشيء وصرنا على إتجاه (١٠°-٢٠°) تقريباً لمدة ساعة ونظرت إلى إستراحة رأس الحكمة فشاهدت الفانوس الذى تم الاتفاق على وضعه ووجدت أننا قد غادرنا رأس الحكمة بمسافة تقرب من الكيلومتريين. فرأيت أن نأخذ في الإتجاه في طريقنا إلى مرسى



مطروح فغيرنا وضع الشراع وأخذنا نسير على زاوية تقرب من ٢٩٠° وهو الاتجاه الذى يجب أن نتخذه.

وكان القارب "سمير" يبدو ويختفى أما "الكشاف" فبعد أن كان يسير معاذياً لنا بدأ يتعد عنا ولكن كان يجب باستمرار على الاشارات الضوئية التى نرسلها له بأن ينير شراعه بالفانوس "الكشاف" فنطمئن إلى متابعته لنا.

ومضت فترة لم نعر فيها على "سمير" فأضطرت للعودة ثانياً ويبدو أن سرعتنا زادت عن سرعتة وما كدنا نعر عليه وسط الظلام حتى عدنا للسير في الاتجاه الأصلى وأنزلت إحدى (الفراميل) (أنظر بند ٢٢ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١١) في الماء بحبل طويل حتى تقلل من سرعة قاربنا "بلبل" وتجعله يسير بسرعة "سمير" وكما سبق أن ذكرت أن أساس نجاح الملاحة ليلاً هو أن تسير جميع القوارب بسرعة واحدة ومتقاربة من بعضها البعض. ولكن قائد "سمير" لم يقدر أننا أبطأنا السرعة خصيصاً له فما شعر أن سرعتة اسرع منا حتى شرع في التقدم أمامنا دون إذن منى وأخذت أبحث عنه في الظلام خلفنا فلم أجده وفجأة رأيت نوره الخلفى أمامنا فأشطت غضباً لمخالفته الأوامر التى أصدرتها إليهم والواجب تنفيذها حرفياً في حالتنا هذه لما يكتنف عملية سيرنا من مخاطر خصوصاً في ظلام الليل وارتفاع موج البحر. وصرخت على طاقم "سمير" طالباً أن يسيروا خلف "بلبل" ولكىؤكد هذا الأمر نهرتهم ببعض الألفاظ الشديدة اللهجة والتي يبدو أن كان لها مفعولها فلقد أطاعوا هذا الأمر حرفياً حتى نهاية رحلة ذلك اليوم.

وفي حوالى الساعة الرابعة صباحاً أخذ القارب "الكشاف" يتعد عنا إلى أن أختفى تماماً حوالى الساعة الخامسة وفي الساعة الخامسة والنصف أخذ الصباح ينبلع فلم نعد نرى أثراً "للكشاف" ولكن بعد أن بزغت الشمس شاهدنا "الكشاف" في الأفق فظننا أنه تأخر ولكن بعد فترة وجدناه يختفى فعلمنا أن حادثاً أصابه فعاد.

طلبت إلى سليم شكور أن يأخذ دوره من الراحة فأجابنى أنه غير متعب فقلت له من الضروري أن يدخل تندة القارب ليأخذ قسطه من الراحة وأن ينام لأن كل منا سوف يرتاح بدوره وأخيراً رضخ للأمر وظل نائماً ما يقرب من الساعتين والنصف ثم أعقبه نجاد صلاح الدين الذى نام حوالى ثلاثة ساعات وعندما أتى دورى لم أتم سوى ١٥ دقيقة بالرغم من تعبى الشديد لأن أى هزات عنيفة بالقارب كانت تقلقنى ولعله هو العقل الباطن الذى يوقظنا في هذه الحالات.

أخذنا نسير ولم نلمس أننا نبتعد عن رأس الحكمة وكأننا وقفنا في مكاننا لا نغادره واستمرينا في السير فوصلنا الساعة ٨٠٠ صباحاً إلى مرسى باجوش وفي الساعة ٩٠٠ إلى مرسى حوالة وظهرت جبال منطقة القصابة التي عسكرت فيها لمدة ستة أشهر في عام ١٩٤٠ والشئ العجيب الذي لا حظته هو أن منظر الأرض يختلف كثيراً عند رؤيته من البحر عن رؤيته من البر.

## ذكريات باجوش ومرسى حوالة

ولقد أثار مرورنا بهذه المنطقة (باجوش ومرسى حوالة) في ذاكرتي الكثير من الشجون والذكريات حيث أنني قد أقمّت فيها مع سرية مهندسي سلاح الصيانة (المركبات حالياً) التي كنت أقودها لمدة تزيد عن ستة أشهر أثناء الحرب العالمية الثانية.

ففي أوائل الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٠ ألحقت قوة من الجيش المصري أطلق عليها اسم القوة الخفيفة لتعمل على حماية خطوط مواصلات القوات البريطانية في الصحراء الغربية. وكان حال هذه القوات البريطانية في ذلك الوقت لايسر مطلقاً فلقد تقدم المارشال جرازاني قائد القوات الإيطالية من السلوم إلى سيدى برانى ولما كان حجم القوات البريطانية التي تعمل على الساحل الشمالي محدوداً في ذلك الحين لذا فلقد رأى الجنرال الكسندر القائد العام للقوات البريطانية أن ينسحب بقواته من السلوم إلى مرسى مطروح فيعمل بذلك على تقصير خطوط مواصلاته التي كانت تركز على مصر بينما يعمل في الوقت ذاته على إطالة خطوط مواصلات عدوه والتي كانت تركز على قواعدها في ليبيا وإيطاليا.

وكانت القوة المصرية المسماة بالقوة الخفيفة مكونة من سلاح الفرسان المصري الذي ظل يحتفظ باسم الفرسان حتى بعد أن تحول إلى استخدام الدبابات والسيارات المدرعة بدلاً من الخيل وأذكر من بين زملائي من الضباط الذين عسكروا معي في هذه المنطقة وكانوا يكونون جزءاً من القوة الخفيفة اليوزباشى (الرائد) حسين الشافعي (الذي أصبح مساعداً لرئيس الجمهورية فيما بعد) والملازم أول مهندس ابراهيم حسن سليم (والذي أصبح فريقاً وزيراً للحرية فيما بعد) والملازم أول مهندس أحمد كامل البدرى (أصبح فريقاً وزيراً للانتاج الحربى) والملازم أول مهندس عبد المجيد العبد وكان من خيرة المهندسين الذين التحقوا بالجيش المصري وعملوا في الصحراء الغربية في ذلك الحين.

وكانت سرية الصيانة التي أقودها تعسكر في منطقة القصابة التي تطل على شاطئء باجوش ومرسى حوالة حيث كنا نذهب إلى بلاجها لنستحم في أوقات فراغنا. ولما كانت الرياضات البحرية متأصلة في نفسى منذ سن مبكر لذا فلقد فكرت في بناء قارب للتنزه ولكن لعدم وجود أى خامات تصلح لذلك فلقد استخدمت في هذا الغرض صفائح البنزين الفارغة وذلك بعد سد الثقب الذى كنا نقوم بفتحه فيها لصب البنزين المستعمل كوقود للسيارات والتي يلقى بها عادة بعد إستخدامها فكنت أضع هذه الصفائح بجوار بعضها البعض ثم أربطها بألواح خشبية كنت أجلس فوقها وأقوم بالتجديف بمجاديف خشبية قمت بصنعها لهذا الغرض ولقد نجحت الفكرة لأصنع قارباً يطفو على سطح الماء ولكن فشلت في التجديف بسرعة لأن مقاومة هذا الطواف للماء كانت شديدة جداً لعدم إنسياب شكله في الماء.

ومن الحوادث المثيرة التي حدثت لنا عندما كنا نقيم في هذه المنطقة أن الايطاليين وكانوا في أوج تقدمهم في ذلك الحين قاموا بغارة جوية ليلية على معسكرنا وألقوا بعض القنابل من الجو سقطت أقربها في نقطة لا تبعد أكثر من ثلاثين متراً عن الخيمة التي كنا نقيم فيها ولما كنا قد حفرنا كل خيامنا تحت مستوى الأرض لذا لم تتأثر من هذه القنبلة سوى بالضغط الجوى الشديد الذى أحدثه انفجارها وأذكر أن الملازم أحمد كامل البدرى (فريق حالياً) قام وقت الانفجار بنزع الأسلاك الموصلة للراديو الذى كنا نستخدمه ببطاريات السيارة. ولا شك أنه كان إجراء حكيم أن توقف أجهزة الراديو التي تعمل في مثل هذه الغارات الجوية.

ومن الحوادث التي حدثت لنا في هذا المعسكر والتي لا أنساها أن القوات البريطانية استعدت للقيام بهجوم مضاد على القوات الإيطالية التي وصلت في هجومها إلى شرق مرسى مطروح وكان بين القوات البريطانية فرقة هندية أسند إليها عملية التقدم على طريق مرسى مطروح الساحلى ثم في نقطة قرية من معسكرنا تقوم هذه الفرقة الهندية بالانحراف جنوباً من الطريق الساحلى وتتوغل في الصحراء لتطوق القوات الإيطالية المتقدمة. ولما كانت العملية تتم ليلاً في الظلام وذلك للاحتفاظ بسرية هذه التحركات لذا يبدو أن قائد الفرقة الهندية قد ضل طريقه ودخل بطريق الخطأ في الطريق المؤدى إلى معسكرنا وإذا في منتصف الليل قمت أنا وزملاي الضباط فزعين على صوت ضوضاء

وجلبة شديدة فاندفعت من خيمة مبيتنا لأجد موجة من الدبابات والسيارات المدرعة الهندية تتقدمونحنو تماماً فأخذت ألوح بمصباح كهربائي كنت أحمله في يدي مشيراً إلى هذه القوات بوجودنا فتوقف الضابط الهندي القائد لهذه القوات وسألني بلهجة ملؤها العجرفة من نحن وماذا نفعل هنا؟ فرددت عليه قائلاً هذا السؤال أنا الذي أوجهه لك فنحن قوة مصرية نعسكر في أرض مصرية وقد حضرنا هنا لمساعدتكم فأرجو أن تتخذ طريقاً آخر وفعلاً اقتنع الضابط الهندي بذلك وأدار قواته وخرج من معسكرنا بعد أن كان على وشك أن يقع في الحفرة التي كانت تحوى خيمتنا.

ومن النواذر الطريفة أيضاً أن كان معسكرنا يقع بجوار معسكر الفرقة الهندية. وفي أحد الأيام حضرت إلينا إحدى الشاحنات التابعة لإدارة الامدادات والتموين المصرية لتوزع علينا نصيبنا من اللحوم المذبوحة وما أن بلغ نبأ توزيع أبقار مذبوحة إلى جنود الفرقة الهندية وكانوا من طائفة السيخ التي تقدر البقر حتى قاموا بمظاهرة احتجاج شديدة كادت حربهم ضد أعدائهم الإيطاليين أن تتحول إلى قتال ضد حلفائهم المصريين بسبب ذبحهم لهذه الأبقار ولقد أزعج هذا الحادث القائد العام البريطاني الذي اتخذ إجراءً سريعاً في ذلك الوقت وحضر بنفسه لفض هذا النزاع فأمر بنقل المعسكر الهندي من موقعه إلى معسكر يبعد بعض الشيء عن المعسكر المصري. كما نصح ذلك القائد البريطاني الأميرالاي الأمير اسماعيل داوود قائد القوات المصرية أن يقوم بتوزيع اللحوم على المعسكر المصري خلسة عن أعين الجنود الهنود.

وهناك الكثير من الأحداث الطريفة قد لا يتسع مجال هذا الكتاب لذكرها ولكن آمل أن تتاح لي الفرصة بذكرها في كتاب آخر أرجو أن يسمح لي وقتي وسنى أيضاً بنشره.

وبعد ساعتين أقتربنا خلالهما بزوارقنا من رأس علم الروم التي بدأت تبدو جزر صغيرة في الماء متصلة بعضها ببعض وتكوّن رأساً في الماء.

وحوالى الساعة ١٢٠٠ أخذت قوة الريح تشتد فرأيت أنه من الأنسب تغيير الشراع الأمامي الكبير (الفلوك) بشراع أصغر حتى لا يميل المركب كثيراً وفي أثناء هذه العملية لحق بنا الزورق "سمير" الذي وقف أمامنا مباشرة وشرع طاقمه يقوم بنفس العملية التي نقوم بها لتغيير الأشرعة على مسافة قريبة جداً منا ولقد أدت الأمواج والريح إلى إصطدام المركبين ولا شك أنها كادت تكون كارثة لو اشتبكت أسلاك وصواري المركبين ببعضهما فقد يؤدي ذلك إلى تلف كليهما أو أحدهما على الأقل.

وهنا صرخت طالباً إلى أحمد مصطفى قائد "سمير" أن يتعد عنا فليس البحر من الضيق بحيث يرر فعل هذا. والواقع أنه لا يصح بحال من الأحوال أن يقترب مركبان شراعيان من بعضهما في البحر لأنهما عرضة لاشتباك الأسلاك التي تشد صواري القارين أو إلى اشتباك شراع أحدهما بأسلاك أو أجزاء من القارب الآخر والنتائج في كلا الحالتين وخيمة.

وفي حوالي الساعة ١٤٠٠ أخذت قوة الرياح تزداد شدة وكنا قد اقتربنا كثيراً من علم الروم ولكن لم نتمكن من الوصول مباشرة إلى الرأس بل أنحرفنا بعض الشيء داخل الأرض وذلك بسبب الرياح فأخذنا (نصفح ونصلح) متجهين إلى رأس علم الروم ضد الرياح ولكن ما كدنا نعمل (بلطين) (أنظر البند ٢ من معجم الاصطلاحات البحرية صفحة ٢١٠) حتى وجدنا أن الرياح قد أشدّت وأخذ القارب يميل والشراع يهتز بشدة لأننا فقدنا جريدتين منه ولقد سبب ذلك لنا الكثير من المتاعب.

ورأيت من الأفضل الانتظار في خليج علم الروم حيث حال البحر أحسن بعض الشيء من أستمراينا في السير إلى مرسى مطروح فقد نصل متأخرين وتشتد خلال هذه الفترة قوة الرياح كثيراً. وشرعنا نبحث عن مكان نرسو فيه. وكان ما يشغل بالي في ذلك الوقت أن القارب "سمير" ليس لديه سوى مخاطفين صغيرين وهناك خطر تقطع حبالهما لذلك راعيت في اختيار مكان الرسو أن يتجه القارب بفعل الأمواج والرياح إذا حدث هذا لا قدر الله إلى مكان رملي على الشاطئ فلا يصاب بتلف كبير. وفعلاً اخترت مكاناً على الشاطئ يصلح لذلك وأرسيه "بلبل" أولاً ثم طلبت إلى طاقم "سمير" أن يتجه إلى المكان الذي سبحت إليه وأنتظرت فيه ويقع ذلك شمال موقعنا بحوالي ١٥٠ متراً. وطلبت من طاقم "سمير" أن يلقوا بالمخاطفين وأخذت أنظر إلى المخاطفين تحت الماء الصافي في هذه المنطقة فوجدت أنهما يتحركان من موقعهما فطلبت إلى طاقم "سمير" أن يطيل الحبل الذي يربط المخطاف إلى أقصى ما تصل إليه ففعلوا وتحسن جر المخاطفين إلى أن وقفا تماماً ولعلهما شبكا في مكان صلب. وطلبت من أحمد مصطفى أن تكون أشرعته على إستعداد في أى لحظة يشعر فيها أن القارب يتحرك من مكانه أو تصاب حبال المخاطفين بأى عطب وذلك لدفع القارب بعيداً عن المكان الذي لا تشبك فيه المخاطيف بشدة في قاع البحر.

عدت إلى "بلبل" حيث أخذت ملابسى لأذهب إلى البر ولما كان كلا القارين المطاط تالفين فلقد لففت ملابسى بدقة بحيث تكون حيزاً صغيراً ورفعها بيد واحدة

وسبحت بالأخرى إلى البر الذى يبعد حوالى ١٠٠ متر فوصلته بعد جهد وهناك كان أعرايى فى انتظارى يسألنى إذا كنت أرغب فى شراء سمان وقمرى فأجبتة بالإيجاب ولكن بشرط أن يقوم هو بشويها وسألتة عن العدد الذى معه فأجاب ثلاثة وطلب فيها تسعة قروش فأعطيتة عشرة مقابل تنظيفها من الريش وشويها.

وفى هذه اللحظة لحق بى سالم وهبى وسليم شكور اللذان رحبا بفكرة سمان مشوى لأن الإنسان بعد فترة من أكل التعينات المحفوظة (أى الأكل المقلب بلغة الجيش) يصل إلى درجة تعاف نفسه أكلها مهما كانت لذيزة ويفضل ألا يأكلها مطلقاً. لذا فإن تنويع الأكل المطبوخ فى مثل هذه الرحلات من أهم الأمور. ولكن حدث أن قال لى سالم وهبى أن الرجل يحاول أن يغشنا ويعطينا أم قويق بدلاً من السمان فوجدت فعلاً أن الأعرايى يحاول تنظيف طائر (غراب النيل) وشويه على أنه سمان فطلبت إليه ألا يفعل ذلك لأننا لا نأكله ولو أن الكثيرين يستطيعوا لحمه لأنه دسم. وسألت الأعرايى إذا كانت هناك وسائل مواصلات قريبة إلى مرسى مطروح لكى أطمئنهم على وصولنا حتى لا ينشغل بالهم بسبب تأخرنا، وتبتعد مرسى مطروح عن علم الروم بحوالى ١٥ كيلو متراً. فأجابنى الأعرايى بأن هناك بعض المصيفين بالقرب من مكاننا ولديهم سيارات ويذهبون بين الحين والآخر إلى مرسى مطروح فشرعت فى السير على الطريق المحاذى للساحل إلى مكان المصيفين ولكن ما كدت أبتعد قليلاً حتى وجدت سيارة الأستاذ مصطفى مقبل (عدلى) والتي لا يمكن الإنسان أن يخطئها للونها الأصفر قادمة من مرسى مطروح فشعرت بفرحة عظيمة ووقفت فى منتصف الطريق أشير لها. فوقفت وكان بها الكابتن علاء الدين محرم وزوجته وأبنى عبد السلام والقبطان حسين زاهر ياقوت وعلمت أنهم يقصدون مرسى حوالة لأن حسين ياقوت كان مقتنعاً بأننا سوف نبيت فى هذا المكان من كثرة ما سمع عنه منى. وعلمت منهم بوجود مرسى برأس علم الروم يبعد قليلاً عن هذا المكان وقد يكون من الأفضل أن ترسو المراكب فيه فذهبنا إليه بالسيارات وعائناه فوجدنا أنه مرسى يصلح لرسو المراكب المتوسطة الحجم لنقل الملح الذى يستخدم من ملاحات هذه المنطقة. ويبدو أن الخديوى عباس حلمى الثانى هو الذى بنى هذا المرسى أثناء حكمه لمصر كما علمنا ذلك من أعرايى عجوز فى هذه المنطقة.

وجدنا أن حال البحر فى هذا المرسى أكثر هدوءاً عنه فى المكان الذى رسونا فيه

ولكن المرسى محاط بالصخور فإذا ما حدث لاحدى المراكب بأن قطعت جبال مخطافها فإنها سوف تتحطم تماماً. ولكن بالرغم من ذلك وجدنا أن هذا المكان أصلح في جملة من مكاننا الأول وتطوع أبني عبد السلام رجب أن يحضر "بلبل" من مكانها إلى هنا وعدنا إلى مكان القارين وأعطينا الأوامر للكشافين أن يقودا المركبين إلى مرسى علم الروم وتم ذلك دون أى حادث. وطلبت إلى نجاد صلاح الدين أن يبيت في المركب هو وأحمد وحسن مصطفى وسالم وهبي وأن يحضر معنا همام نظمي وسليم شكور إلى مرسى مطروح بالسيارة كما أصدرت الأوامر أن يقوما بالقارين "بلبل" و "سمير" في الصباح الباكر إذا كانت حال الريح تسمح بذلك إلى مطروح.

وصلنا تلك الليلة إلى مرسى مطروح بالسيارة ونزلنا بفندق كيلوباترا الذى نزل به أفراد عائلتنا فلم أنتظر معاد العشاء وأكلت أكلة سريعة وتوجهت فوراً حيث نمت ملىء جفونى حتى الصباح من شدة التعب الذى حل بى.

وصل في تلك الليلة طاقم "الكشاف" بالقطار ولقد علمنا أن سبب عودتهم إلى رأس الحكمة هو أنهم ضلوا الطريق لبعض الأخطاء من الطاقم الذى كان يقود في النوبتية الأولى له. وعلى كل حال فإن ما قاموا به للآن يستحق التسجيل بالاعجاب أن تقوم جماعة من الكشافين البحريين لأول مرة في حياتهم بمثل هذه الرحلة الطويلة وفي مثل هذا الجو العاصف بمثل هذا النجاح الكبير.

## أول يوم في مرسى مطروح

الأربعاء أول سبتمبر :

قمت مبكراً وأخذت في تدوين مذكرات الأيام السابقة والتي نظراً لظروف العمل المتتابع تعذر على تدوينها أولاً بأول في حينها وحوالى الساعة ٩٠٠ صباحاً شاهدنا الزورقين "بلبل" و "سمير" يقتربان من بوغاز الميناء فأسرعت مع علاء الدين محرم إلى السوق لأحضر لهما ما وعدت به البارحة وهو بطيخ وتين كما أحضرت بيضاً وزيداً وطلبت إلى أفراد "برنيس" أن يعدوا لهما شايًا. وفي السوق وجدنا الكثير من عربات نقل الحجاج والتي تحضر من تونس والجزائر ومراكش لنقل الحجاج واقفة في السوق. ومن الممكن جداً أن تكون مطروح محطة للتجارة ونقل الركاب بين المغرب ومصر.

كما لا حظت أن هناك فرقاً كبيراً بين مصيف مطروح ومصيف رأس البر الذى مررنا به منذ ثلاثة أسابيع ذلك أن الشاطئ في مرسى مطروح أجمل فالماء أنقى وليس به أعشاب كما أن طمى النيل لا يصبغه باللون البنى الداكن كما هو الحال في رأس البر والرمال في مطروح ناصعة البياض وهذا ما يسبب لون الماء البلورى الذى نراه هناك بعكس رأس البر فالرمال فيها سوداء لوجود معادن الحديد والتيتانوم التى يلقى بها النيل أثناء الفيضان في هذه المنطقة. والجو أكثر جفافاً وأميل إلى الاعتدال في الصيف في مرسى مطروح عنه في رأس البر كما أن المصيف مبنى بعكس رأس البر الذى يتكون كله من عشش من الغاب والبوص كما أن تخطيط مرسى مطروح قد بدأ على أساس سليم وصحيح بعكس رأس البر. وأعتقد أن إصلاح الطرق وإستيراد المياه إلى هذه المنطقة ولا تزيد تكاليف ذلك عن ١٥٠,٠٠٠ جنيها سوف تجعل من مرسى مطروح مصيفاً عالمياً.

عدنا من السوق إلى المحافظة حيث قابلت الأميرالاي منصور لطفي محافظ الصحراء الغربية وهو زميل وصديق قديم أذ كنا نعمل سوياً بالجيش فكنت أقابله كثيراً أثناء إلتحاقى بسلح الفرسان عندما كنت أعمل في الصحراء الغربية أثناء الحرب العالمية الثانية. ولقد رحب بمقدمنا كثيراً وأخبرنى بأنه علم بموضوع رحلتنا من الصحف فأخبرته بأننا أرسلنا خطاباً رسمياً إلى إدارة سلاح الحدود نخطرنا فيه بمواعيد هذه الرحلة وقد دهشت جداً لعدم أخطار رئاسة محافظة الصحراء الغربية ولاحظت أن المحافظ يقوم بتحرير خطابين أحدهما لمعهد في أستوكهولم بالسويد والآخر في موسكو بالاتحاد السوفيتى يخطرهما فيه بالعثور على طيور تم صيدها على الشاطئ في الصحراء الغربية وقد شبك بأرجل هذه الطيور حلقات تبين الجهة التى قامت منها هذه الطيور وتاريخ قيامها. ولقد علمت منه أن نسبة ما يصل إليهم من هذه الطيور المعلمة بمثل هذه الحلقات قليل لأن الكثيرين من العربان لا يهتمون بإبلاغ محافظة الصحراء الغربية عن الطيور المعلمة التى يعثرون عليها فأقترحت عليه عمل مكافأة تشجيعية وأن تهتم معاهد البحوث في مصر بأمر هذه الطيور وتشارك مع باقى المعاهد العلمية في العالم لدراسة هجرتها وحركة تنقلاتها وأشرت عليه أن يتصل بمدير حدائق الحيوان بمصر وبمدير معهد البحوث القومى وأن يطلب من هذه الجهات تخصيص مبالغ سنوية للصرف منها على المكافآت التشجيعية التى تمنح لهذا الغرض.



توجهت مع المحافظ إلى الميناء حيث وصل "بلبل" و "سمير" ونزل الكشافون البحريون فيها وقد رسوا بجوار الرصيف أمام "برنيس" ولقد دهش المحافظ من صغر حجم القوارب التي وصلنا بها.

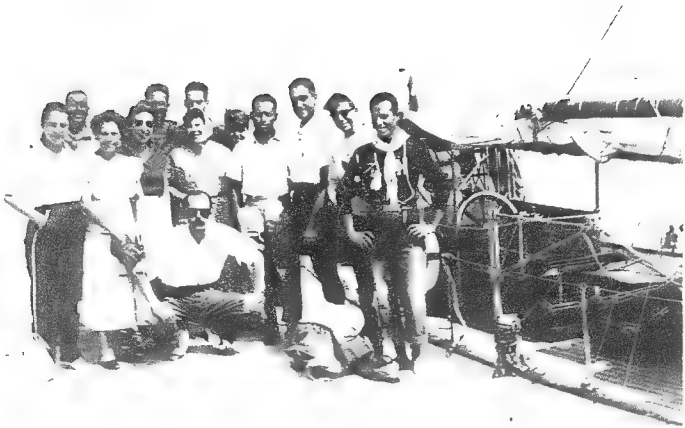
طلبنا من المحافظ أن يموتنا بالماء فأرسل لنا طناً منه كما طلبنا منه أن يعيرنا خيمتين لعمل معسكر حيث أننا قررنا عدم استخدام "برنيس" للمبيت طالما نحن على الشاطئ. وطلبنا أيضاً من المحافظ أن يتكرم ويعمل لنا ترتيبات لزيارة منطقة كهف عجيبة في اليوم التالي وهي إحدى المناطق السياحية الهامة وتقع إلى غرب مرسى مطروح بحوالى ٢٠ كيلومتراً.

وشرعنا في الحال في إخراج حمولة القوارب إلى البر وإصلاح التالف منها وكان شراعاً "بلبل" يحويان الكثير من الثقوب الرقيقة كما كان يلزم لشراع "الكشاف" ثلاث جريدات سقطت منه (تستخدم لمنع إهتراز القماش مع الريح) كما كان كلا من القارين المطاط في حاجة للإصلاح لكي تتمكن من إعادة استخدامها.

وفي تلك الليلة قررت زوجتي الاحتفال بعيد ميلاد أبنى الكشاف البحرى عبد السلام رجب في معسكر الكشافة البحرية الذى أقمناه في مرسى مطروح ودعونا لذلك المحافظ وعائلته وعدداً من الأصدقاء وطلبنا من الأستاذ اسكندر مدير فندق كيلوباترا أن يعد لنا كعكتين كبيرتين ولكن وقفت مسألة الشموع الصغيرة التى توضع على الكعكة ويرمز عددها إلى عدد سنوات عمر المحتفل به عقبه لم تتمكن من تذليلها في مرسى مطروح.

وفي الساعة الخامسة وصل المحافظ ترافقه عائلته المكونة من السيدة زوجته وأبنته وأخته وصحبونا إلى السوق حيث رغبت السيدات زوجتي وحرمة الأستاذ مصطفى مقبل وحرمة الكابتن علاء الدين في شراء بعض الأدوات مما يصنع محلياً بواسطة البدويات في مطروح فذهبنا أولاً إلى حيث تصنع الأحذية (البلغ) وشاهدنا هناك أنواع طريفة منها تصنع خصيصاً للسيدات وهى مصنوعة بطريقة تجعلها عملية جداً للسير في الصحراء ومن المدهش أن يقبل على إقتناء هذا النوع من الأحذية الكثير من المصيفين بمرسى مطروح وأغلبهم من الأجانب ولذا تلاقى هذه الصناعة رواجاً كبيراً في موسم الصيف.

أشترينا بعض الهدايا ثم عدنا إلى معسكر الكشافة البحرية وبدأت حفلة السمر بأن أعد الكشافون ناراً وجلسنا حولها وكان الطقس يميل إلى البرودة وأخذ الريح يشتد في



صورة رقم (٥٦)

أسرة طاقم وركاب "بريس" على رصيف ميناء مرسى مطروح ويظهر في الخلف اليخت "بريس".  
تلك الليلة وحضرت الكعكات وأنشدنا جميعاً نشيد "عيد ميلاد يا جميل" وطلب إلى  
بعد ذلك أن أقول كلمة فقلت كلمة كانت عن أهداف الكشافة البحرية وما ترمي إليه.  
وطلبنا إلى المحافظ أن يقول كلمة فقال كلمة لطيفة. ثم ألقى محمود صبح كلمة أعجب  
بها الجميع. وأنتهت الحفلة الساعة العاشرة مساءً.

## ثانى يوم بمرسى مطروح وزيارة عجيبة

الخميس ٢ سبتمبر :

غادرنا في صباح اليوم محمد توفيق حمادة ليتقدم إلى إدارة المصانع الحربية بالقاهرة  
ليعمل كمهندس فيها كما غادرنا مصطفى عوض الله وعزت حلمى من الحرير الصناعى.  
وحضر اللورى الذى أعده لنا المحافظ في الساعة ٨٠٠ صباحاً كما تم الاتفاق معه

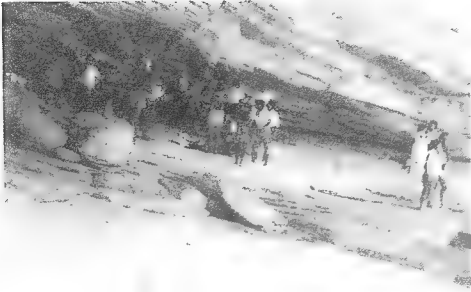
وحضر جميع الكشافين ميكرين قبل هذا الميعاد. وحضر عبد السلام رجب وأخبرني بأن الكابتين حسين يا قوت كلغه بأن ينظم عملية النظافة لليخت "برنيس" فأصدر عبد السلام رجب أوامره إلى حسن حمزة وسليم شكور وهمام نظمي فأطاع الأول الأوامر ورفض الآخرين أطاعتها ورداً عليه ردوداً غير لائقة فطلبت إليه أن يذهب وأن يبلغ محمود صبح ذلك وأن يشكل مجلس شرف في الحال. واجتمع مجلس الشرف في شرفة الفندق وأخذوا في سماع أقوال المتهمين ثم الشهود وطالت مداواتهم وكان الدكتور النقيب مدير مستشفى المواساة بالاسكندرية (وكان من المقرين جداً من السراى والملك السابق وبعد قيام ثورة ١٩٥٢ أقامت الثورة محكمة خاصة حاكت جميع المتصلين بالملك السابق بتهمة إستغلال النفوذ والترفيع من أموال الشعب وكان من بين الذين حاكمتهم محكمة الثورة الدكتور النقيب وكانت الأحكام قاسية وذلك بمصادرة أمواله وسجنه ولكن كما هو واضح أفرج عنه بعد قليل بحجة مرضه. وكنت صديقاً للدكتور النقيب ولذا فإنه أنضم إلينا عندما حضرت إلى مرسى مطروح حيث كان قد حضر إلى هناك. وأخذ الدكتور النقيب يراقب من بعد عملية المحاكمة فدهش لطولها وقال لى ضاحكاً لقد حكمت محكمة الثورة على بالسجن ١٥ سنة والتجريد من أملاكى ولم تستغرق محاكمتى طوال هذا الوقت.

وأنتهت المحاكمة بأن حكمت على كلا من همام نظمي وسليم شكور بالحرمان من رحلة اليوم وحاول بعض الكشافين التدخل لتخفيف ذلك الحكم فرفضت.

وبدأنا الرحلة وكان المحافظ قد أعد لنا طعاماً فاخراً وبعض المثلجات وكوكاكولا وخيرات كثيرة في السيارات التى أعدها لرحلتنا إلى منطقة عجبية وفي بدء الرحلة ركب معنا الراهب الأب يعقوب ماوزر الذى أخبرنا أنه ذاهب لزيارة الأستاذ ليبب حبشى مفتش آثار المنطقة الذى كشف عن آثار مصرية هامة في المنطقة التى سنذهب إليها.

خرجنا من مطروح وأتجهنا غرباً وكان المحافظ يرافقنا فمررنا بثكنات الجيش المصرى وهى الثكنات التى شُرع في بنائها عام ١٩٣٧ ولم يكد يتم بناؤها حتى بدأت الحرب العالمية الثانية وأنسحب الجيش المصرى وأحتلتها القوات البريطانية ثم أحتلتها قوات المحور وعادت القوات البريطانية فأحتلتها عقب معركة العلمين وهى مكونة من قشلاقين الكبير منهما هو القريب من المدينة ولقد شُرع في ترميم جزء منه أما القشلاق البعيد وهو الأصغر فمازال على حاله يحمل كل آثار الحرب من تخريب وتدمير وأعتقد أنه يمكن

جداً إستغلال هذا القشلاق بتحويله إلى معسكرات تدريب للشباب. ومركز للتصنيف يحضر إليه العمال سنوياً بأجر زهيد.



صورة رقم (٥٧)  
زيارة كهف عجيبة غرب مرسى مطروح

وبعد أن تركنا الشكنات بمسافة كيلومترين تقريباً بدأنا نسير في مدق وعر وغير ممهد. وكان التراب والغبار الذى يتناثر بفعل عجلات السيارة يدخل خلف اللورى فيغطيها جميعاً بطبقة من التراب الناعم. ولكن بالرغم من كل ذلك فلم تغادر روح المرح الكشافين البحرين لحظة واحدة وأخذ محمود صبح يعزف على قيثارته مختلف الألحان والجميع يغنون ويصفقون.

وصلنا محطة تجارب وزارة الزراعة وهى تقع غرب مرسى مطروح بحوالى عشرة كيلومترات وفي هذه المزرعة يقومون بعمل تجارب على زراعة اللوز والتين والعنب والخوخ والتفاح والكمثرى وغير ذلك من أنواع الثمار والأرض هناك خصبة جداً والمياه متوفرة والمنطقة المجاورة تذر بالशواذيف المستخدمة في رفع المياه حتى ليظن الإنسان نفسه في دلتا النيل. وجو المنطقة جميل للغاية صيفاً وشتاء حتى أن الإنسان لتساوره نفسه أن يقطن هذه المنطقة بعد إحالته إلى المعاش.

ولقد غادرنا المحافظ عائداً من مزرعة الزراعة لأنه ينتظر وصول المتبارين في سباق السيارات من الاسكندرية إلى مرسى مطروح وهو السباق الذى نظمته جريدة (لاريفورم) التى تصدر في مصر باللغة الفرنسية. ولقد أخبرنى الأستاذ مصطفى مقبل أنه يحمل لهذه المزرعة ذكريات مؤلمة فسلته وكيف كان ذلك فأجابنى بأنه حضر إلى هذه المزرعة منذ عامين للصيد وترك بنديقه في السيارة بعد أن قفل أبوابها تماماً ودخل المزرعة وعاد فلم يجد بنديقه وعبثاً حاول بعد ذلك بواسطة المحافظ أن يعثر عليها ولكن دون جدوى فقدرت له شعوره المحزن.

## منطقة عجيبة

أستأنفنا رحلتنا إلى منطقة عجيبة وعاد المرح والغناء يدب في السيارة وكان الأب يعقوب ماورز يجلس في بادىء الأمر بوقار عظيم ولكن تيار المرح أخذ يجرفه معنا تدريجياً فأخذ أولاً يتسم لمرحنا وما لبث قليلاً حتى أخذ يصفق ويغنى معنا وتحقق المثل الذى يقول أضحك يضحك لك العالم أما إذا بكيت فإنك تبكى لوحداً.

وتقع منطقة عجيبة على مسافة ٢٥ كم غرب مدينة مرسى مطروح وهى عبارة عن ربوة عالية تقع على ساحل البحر مباشرة ويبلغ إرتفاعها حوالى ٥٠ متراً تقريباً فوق مستواه. ومن قمة هذه الربوة يرى الإنسان منظرًا من أعجب المناظر السياحية ولهذا سميت "عجيبة" ومنها يمتد البصر إلى عشرات الكيلو مترات على كل من جانبى الساحل المكون من الحجر الطباشيرى الناصع البياض الذى يدخل تدريجياً في ماء البحر الفيروزى اللون وسط الصخور. فيتغير لون القاع من أبيض قرب الشاطئ ويتدرج إلى الأزرق الداكن كلما أبعدنا يبصرنا عن الشاطئ إلى وسط البحر مارين تدريجياً بسلم من الألوان الساحرة يشبه في جماله بالسلم الموسيقى. ولا شك أن بقعة بهذا الشكل ينتظرها مستقبل سياحى باهر يجذب رواد منطقة مرسى مطروح.

نزلنا من السيارة وحملنا طعامنا ومتاعنا وكانت عملية نزول هذه الهضبة والصعود إليها ثانياً شاقة وقضينا يوماً عظيماً فسيحنا جميعاً وخرجنا من المياه مجهدين فتناولنا طعام الغداء الشهى الذى أعده لنا المحافظ وقضينا يوماً ممتعاً جداً. وهناك أخذنا مجموعة من الصور وأغلبها ملونة كما فرغ آخر فيلم سينمائى ملون كان معى.

## أقترح بإنشاء كهف سياحى في المنطقة

ولتشجيع الاستفادة من روبة عجيبة أقرحت في كتابى (النهضة السياحية في مصر الذى نشرته في عام ١٩٦٤) أن تقوم بتوسيع الكهف الموجود في أسفل الروبة بحيث يسمح بدخول الزوار في زوارق صغيرة على نفس النظام المتبع في الكهف المعروف بأسم (جروتو أزورو) بجزيرة كايرى بالقرب من مدينة نابولى في إيطاليا التى يزورها سنوياً مئات الألوف من السواح الذين يحضرون من جميع أنحاء العالم لمشاهدة هذا الكهف العجيب. ويدخلون بقوارب صغيرة جداً تكاد تمس جدران مدخل الكهف. وفي داخل الكهف يرى الإنسان منظراً مدهشاً وعجيباً ناتج من إنعكاس ضوء الشمس الشديد في ماء البحر خارج الكهف وانتشاره في ماء الكهف المظلم من خلال فتحة الصغيرة.

ولا شك أن إنشاء مثل هذا الكهف سوف يفتح مجال العمالة لعدد كبير من العمال الذين يشرفون على نقل السواح إلى داخل الكهف وإطلاع الزوار على معالمه الداخلية والتي يمكن زيادتها بإنشاء أحواض زجاجية تحوى مختلف أنواع الأسماك والكائنات الحية التى تعيش في هذه المنطقة.

قفلنا راجعين حوالى الساعة الثالثة مساءً وأوقفنا السيارة بمنطقة الحفائر التى يقوم بها الأستاذ لبيب حبشى مفتش الآثار وهناك منعنا صاحب الحديقة التى توجد فيها من التصوير لأن لديه أوامر بذلك من هيئة الآثار المصرية.

طلبنا من خفير الحفائر أن يقودنا إلى مفتش الآثار فقادنا إلى حيث قابلنا الأستاذ لبيب حبشى كبير مفتشى الآثار بمنطقة الأقصر الذى حدثنا عن تاريخ هذه الآثار فقال أن الأعرابى الذى يعمل الآن حارساً على هذه الآثار هو الذى اكتشف حجراً في مزرعته عليه بعض النقوش الهيرغليفية في العام الماضى وأبلغ عنها مصلحة الآثار فأرسلت الأستاذ لبيب حبشى الذى وجد أنها آثار من عهد رمسيس الأكبر وكان ذلك الكشف مفاجأة لأنه لم يكن من المعلوم أن رمسيس الأكبر قد وصل إلى هذه المنطقة النائية في الصحراء الغربية وأن كان من الثابت أن والده سيتى الأول قد حارب الليبيين.

والكشف عبارة عن شبه إستراحة وثكنات للجنود. ولقد تصادف أن أكتشف

البريطانيون أثناء قيامهم بحفر الخطوط الدفاعية بمنطقة العلمين في عام (١٩٤١ و ١٩٤٢) أن أكتشفوا كشافاً مماثلاً لرئيس الأبرار وقد علمنا من الأستاذ لبيب حبشى أنه لم ينشر شىء عن هذا الكشاف ولقد دهشنا حياة التشفاف التى يعيشها ذلك العالم الكبير فلقد جعل من إحدى بيوت الأعراب المتواضعة مسكناً له والغرفة التى جعل منها مكتبه غاية فى الزهد والتواضع ولا تعدو أن تكون لوح باب مقام على بضعة أحجار وشرع يشرح لنا الآثار التى أكتشفها فى غرفة (المكتب).

## حمام كيلوباترا

غادرنا شاكرين وفى العودة وقفنا على الطريق العام فى المكان الذى يؤدى إلى حمام كيلوباترا. ولقد رفض الأستاذ مصطفى مقبل وحرمة وزوجتى والأستاذ عادل الطوخى أن يتوجهوا معنا لتعبرهم ولطول المسافة إلى هذا الحمام الذى يتطلب منا أن نسير مسافة لا تقل عن ثلاثة كيلومترات ذهاباً ومثلها إياباً فى طريق غير ممهد.

وفى الطريق قابلنا أحد الأعراب الذى قادنا إلى حمام كيلوباترا وسألنا مندهشاً عما يعجبنا فى حمام كيلوباترا فإنه لا يرى فيه شىئاً عجباً ولا يهتم أحد من العربان مطلقاً بمشاهدته أو الذهاب إليه وأنه ليندهش أن يرى أمثالنا يتجشمون مشقة السير للوصول إليه ورؤيته. فأجبت بأننا أعراب عن هذه المنطقة ويلذ لنا أن نرى كل شىء غريب أو عجب فيها أما هو فقد ولد فى هذه المنطقة وأصبح منظرها مألوفاً له فهز رأسه متعجباً ولسان حاله يقول (أصحاب العقول فى راحة).

وأخيراً وصلنا إلى حمام كيلوباترا وهو عبارة عن صخرة ضخمة الحجم على شاطئ صخرى ولها شبه باب ومنور مربع الشكل فى الداخل وينتهى ذلك المنور بفتحتين على شكل بايين فى الصخر.

وقد تسلق الصخرة كل الكشافين البحرين ولو أن الجانب المائل على الشاطئ مدرج بعض التدرج إلا أن الجانب المائل على البحر يكاد ينحدر عمواً.

أخذنا بعض الصور الملونة هناك ولا شك أن هذه المنطقة تعتبر جنة المصورين بالألوان لسحر مناظرها ثم عدنا بعد ذلك إلى حيث تركنا السيارات فى إنتظارنا وكنا قد غبنا عنها ما يقرب من الساعتين ولقد ضج جميع المتخلفين لهذا التأخير فأجبناهم بأن اللوم



صورة رقم (٥٨)  
صخرة حمام كيلواترا كما ترى من ناحية الشاطئ والفتحة المؤدية إلى مدخلها



يقع عليهم وأنه لا ذنب لنا في ذلك فلقد كان البرنامج الذى وضع لرحلة اليوم والذى وافق عليه الجميع يشمل زيارة حمام كيلوباترا في طريق العودة. كما أننا أتبعنا الطريقة الديمقراطية في أخذ الأصوات ونفذنا رأى الأغلبية.

ووصلنا الفندق وكنت مجهداً جداً من مجهود اليوم فلم أنتظر العشاء ونمت نوماً عميقاً حتى الصباح.

## إدخال بعض التعديلات على القارب "بلبل"

الجمعة ٣ سبتمبر :

ذهبنا في الصباح لاصلاح الثقوب في القارين المطاط وتم ذلك في دكان لاصلاح الدرجات. وكانت هناك فكرة تساورنى دائماً وهى أن القارب "بلبل" بالرغم من سرعته إذا كانت الريح في جانبه فإنه يدرفل (أى يميل على الجانبين) كثيراً إذا كان الريح يهب من مؤخرته وذلك لاستقامة شكله وعدم وجود ثقل كاف في قاع القارب (صابورة) لمنع هذه "الدرفلة" وعلى ذلك فقد أستقر الرأى على أن نحاول علاج هذه الظاهرة لأنه من المنتظر أن نقابل ريحاً من الخلف معظم الوقت عند العودة إلى الاسكندرية. فأستعنا بالمحافظ ليساعدنا على البحث عن لوحين من الصاج لنثبتهما في أسفل سكينة "بلبل".

ونظراً لأن الصندوق الخشبي الذى ينزلق فيه اللوح المركزى للزورق (السكينة) لا يسمح بدخول أى لوح أضافى لضيقه، لذا قررت تركيب لوحى الصّاج الجديدين في أسفل السكينة الأصلية خارج قاع الزورق "بلبل" ولو أن ذلك سوف يمنع حركتها صعوداً أو هبوطاً داخل صندوق السكينة ألا أنه سوف يساعد بلا شك على حفظ توازن الزورق "بلبل" عندما تدفعه الريح من الخلف.

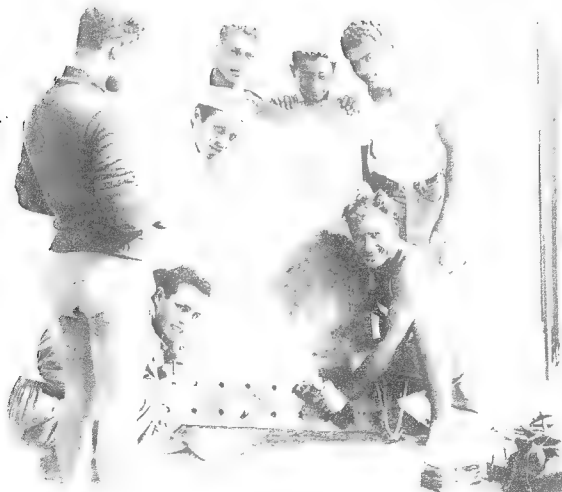
ذهبت في الصباح مع المحافظ إلى مستودع حسين حجاب الذى يمتلك كل مخلفات القوات المتحاربة في الصحراء الغربية وهناك عثرنا على ضالطنا المنشودة وكان من الممكن أن ننشئ أى شئ بما نعثر عليه في هذا المستودع لأن أى شئ يبحث عنه الإنسان يجده هناك بكل سهولة.

ثم رافقت بعد ذلك مع المحافظ لصلاة الجمعة في الجامع الجديد الذى بناه أهالى مطروح ولكن لاحظت أن صدى الصوت داخل الجامع غير مدروس بالمرة ويصعب علينا

تفسير صوت الأمام. ويمكن إصلاح ذلك الحال بوضع مكبرات للصوت في نقاط معينة داخل المسجد.

خرجنا من المسجد وعدنا إلى مستودع الخردة حيث وجدنا أن الحديد الذي طلبناه لم يتم تجهيزه بعد لأن آلة القطع بالأوكسجين ينقصها بعض أجزاء وأخبرنا رجال المستودع بأن هذه الأدوات موجودة لدى صيانة الآلات المدرع ويمكن إستعارتها منه ولقد تم ذلك وجهزت القطع المطلوبة بعد الظهر.

وغادرنا ذلك اليوم الكابتن علاء الدين محرم وزوجته وحماته (أختي زينب) بالقطار الذي يرح مطروح الساعة الثانية والربع بعد الظهر كما غادرنا أيضاً محمود صبح بنفس القطار عائداً إلى الاسكندرية.



صورة رقم (٥٩)

حسن رجب يقوم بتركيب الصابورة الحديد في سكية الزورق "بلبل" وذلك لتزيد من موازته أثناء الملاحة

وبعد الظهر أشدّت الرياح أكثر مما كانت عليه وفوجئنا بمشاهدة اليخت "أيونيا" تدخل ميناء مرسى مطروح وسط عاصفة شديدة وتسير بسرعة كبيرة ولقد علمنا من

الأستاذ يحيى فهمى صاحبها أنه أثناء حضوره باليخت من الاسكندرية أزدادت شدة الريح وتحولت إلى شبه عاصفة تهدد أمن الملاحة ففكر في العودة من منتصف الطريق خوفاً على زوجته وأبنه ولكن زوجته رفضت ذلك وشجعتة على الاستمرار في الرحلة إلى مرسى مطروح ولم تقبل أن يقال عنهم في نادى اليخت أنهم فشلوا في القيام بهذه الرحلة. وأنها لشجاعة عظيمة لم نألّفها في المرأة المصرية خصوصاً في مثل هذه الأحوال. كما علمنا أن الجزء الأخير من رحلتهم وهو من رأس علم الروم إلى مرسى مطروح كان قاسياً للغاية.

وفي الساعة الخامسة مساء أخذنا نعمل في تركيب الحديد على السكينة التي رفعناها من القارب "بلبل" وذهبنا بها إلى أحد الحدادين الذى عمل لنا الثقوب اللازمة فيها. لتثبيت لوح الحديد (الصابورة) الذى أحضرناه من مخزن حسين حجاب.

أن الحدادين في مطروح يقومون بعمل أى إصلاحات أو تركيبات جديدة من الأدوات التى يعثرون عليها في مخلفات الحرب العالمية الثانية ولا أظن أن مطروح تستورد أى تركيبات معدنية لإمكان حصولهم عليها من المخلفات فكل خزانات المياه في المنازل هناك مصنوعة من هذه المخلفات وكذا جميع العربات التى تجرها الحمير صنعت أغلب أجزائها منها أيضاً. ولقد رفض حارس مستودع حسين حجاب أن يحصل منا على أى مبالغ ثمناً للحديد والصواميل التى أخذناها قائلاً بأنه لديه تعليمات من الأستاذ حسين حجاب بعدم تقاضى أى ثمن لقيمة ما نحتاج إليه من مخازنه حيث أنه يعتبر ذلك هديه منه إلى حركة الكشف البحرى لذى قررنا أن نشكر الأستاذ حسين حجاب على ما قدمه لنا من خدمات كما رأينا أن نسجل ذلك على صفحات هذا الكتاب وأن الكشفة في جميع بلاد العالم تعيش على ما يقدمه لها أهل الخير والجود من مساعدات مالية أو عينية كما هو الحال فيما قام به الأستاذ حسين حجاب نحونا.

عدنا إلى الميناء حيث حاولنا تركيب الصابورة على السكينة من أسفل القارب وكان يقوم بأعمال الغطس الكشف البحرى جلال الذى أنضم إلينا في مرسى مطروح. ولكن لم تتمكن من ذلك لضيق صندوق السكينة فلم يسمح بدخول الحبال التى ربطناها في أعلى السكينة لهذا الغرض ولذا قررنا ترك هذا الموضوع لمحاولة طريقة أخرى في الغد.

وفي عصر ذلك اليوم زار الكشفافون البحرىون مخبأ روميل وهو مخبأ مقام في التلال التى تحيط بالميناء من حدها البحرى.

أضطررنا إلى تعديل برنامج سفرتنا وأجلناه فبدلاً من السفر في الساعة الواحدة والنصف من صباح السبت قررنا تأجيله لحين تحسن حال الطقس.

وفي المساء حضر المحافظ والأستاذ الجاويش وأمور الجمرك والأستاذ يحيى فهمى وحرمه إلى الفندق وهناك قص علينا الأستاذ يحيى فهمى ما قاسوه في رحلتهم البحرية من الاسكندرية وذلك لشدة الرياح التى بلغت حد العاصفة والتي قابلتهم في البحر أثناء مجيئهم إلى مرسى مطروح وفي ذلك المساء أنقلب الجو بارداً مما أضطررنا إلى ارتداء ملابس شتوية كما أمطرت السماء رزازا خفيفاً.

## آخر يوم في مرسى مطروح

السبت ٤ سبتمبر :

قمنا مبكرين في الصباح وأخذنا في تركيب السكينة في القارب "بلبل" بعد أن لبسنا نظارات الرؤية تحت الماء وغطست مع جلال (كشاف بحرى من مرسى مطروح) وأخذنا في تركيب الصابورة ولقد أستغرقت هذه العملية زهاء الساعتين وتمت بنجاح ولقد أدت إلى ثبات القارب "بلبل" بعد ذلك في الأمواج المتلاطمة ثباتاً واضحاً وأصبح أقل تأرجحاً في الماء عن ذى قبل وخرجنا لتجربة "بلبل" و "سمير" ومعاينة تأثير الرياح الخلفى على كليهما فنزلنا بهما داخل الميناء التى سارا فيها بسرعة فائقة. وخرجنا من بوغاز الميناء وأخذ كلا القارين في مواجهة جبال الأمواج التى كانت تواجههما بثبات ثم شرعنا في تغيير إتجاه القارين في كل زاوية بالنسبة للرياح الذى كان يهب شديداً فوجدنا أن "سمير" متزن تماماً أما "بلبل" فلقد تحسن حاله كثيراً عن ذى قبل وأصبح لا يختلف كثيراً عن "سمير".

عدنا بالقوارب إلى الشاطئ وأخذنا في الاستعداد للرحيل فأمرتهم بهدم المعسكر وتحميل القارين بحمولتهما بقدر ما يمكن ونقل كل المهمات الزائدة والتي ليسوا في حاجة إليها إلى "برنيس".

وأخذت أراقب الكشافين البحرين وهم يهدمون المعسكر فشعرت بذلك الانقباض

الذى يشعر به الإنسان عندما تقترب أجازته من الانتهاء ويشعر في مغادرة المكان الذى أمضى فيه أجازة سعيدة وأنه حقاً لشعور محزن.

وبعد الظهر دعانا الأستاذ يحيى فهمى لزيارته في يخته الجميل "أيونيا" فذهبت إليه مع الأستاذ مصطفى مقبل وحرمة وتفرجنا على داخل ذلك اليخت العظيم الذى بناه مستر كولن مارشال السكرتير السابق لنادى اليخت المصرى. ويعتبر مارشال من الخبراء العالمين القلائل في بناء اليخوت والذى أستفاد بكل ستيمر من مساحته الداخلية فلم يترك جزءاً مهماً صغر بدون إستفادة.

ويعتبر هذا اليخت على صغره من أفخم اليخوت في مصر وعندما بناه مارشال لم يضع في الاعتبار وضع المحرك له ولكن الأستاذ يحيى فهمى رأى أهمية وضرورة وضع محرك مساعد في مؤخرة اليخت ويروى لنا الأستاذ يحيى فهمى أن المستر مارشال بكى عندما سمع بذلك التعديل الهام في اليخت الذى بناه وكان يعتز به أعترافاً شديداً. ولقد طاف مارشال بيخته هذا ثلاث مرات سواحل البحر المتوسط.

كانت الرياح تلك الليلة مازالت شديدة والطقس بارداً حتى لقد أمطرت السماء قليلاً. ونصحنا الأستاذ يحيى فهمى بعدم السفر في هذا الطقس وأن نؤجل ذلك إلى غداً ولكنى أخبرته بأننا سنتوكل على الله وقد عقدنا النية على ذلك خصوصاً وأن الطقس قد لا يتحسن ويجب علينا أن نقوم بمحاولة السير فيه.

وأخذ الكشفاف عبد السلام رجب في إعداد قائمة بالأطقم التى سوف تتبادل القيادة على "بلبل" و "سمير" كل ١٢ ساعة فكان الترتيب كالآتى:

"بلبل": عبد السلام رجب - نجاد صلاح الدين - حسن حمزة (الوردية الأولى).  
"سمير": عزت.

وكانت الوردية الثانية:

"بلبل": حسن رجب - بشرى - همام نظمى.

"سمير": أحمد مصطفى - نور الدين خضر.

وتمت الموافقة عليها وكان الترتيب أن يقوم كلا من القارين "بلبل" و "سمير" الساعة

٤٠٠ صباحاً وأن تقوم "برنيس" الساعة ٦٠٠ حتى يتسنى لها الخروج من فتحة البوغاز الضيقة في ضوء النهار.

## العودة من مرسى مطروح إلى رأس الحكمة

الأحد ٥ سبتمبر :

قمت في الصباح من فندق كيلوباترا قاصداً الميناء وكانت الرياح مازالت تصفر عالياً فذهبت في الساعة ٤٠٠ صباحاً وأيقظت طاقم الوردية الأولى في "بلبل" و "سمير". وأستيقظ الكشافون جميعاً بروح عالية وطلبت إلى عبد السلام رجب المكلف بقيادة القارب "بلبل" أنه في حالة ما إذا كان البحر هائجاً بشدة يتعذر معها التحكم في القارين "بلبل" و "سمير" أن يعودا في الحال ويؤجل السفر.

وكان عبد السلام يتحرق شوقاً للشرع في ذلك اليوم كما أمرت قائد الزورق "سمير" أن يسير خلف الزورق "بلبل" وبسرعتها ولا يتعد عنها أو يتقدمها بأى حال من الأحوال.

وفي الساعة ٥٠٠ صباحاً قام "بلبل" يعقبه "سمير" وأختفيا بسرعة عن أعيننا في ظلام الليل وأختيرت الساعة ٥٠٠ حتى يتمكن قائدا القارين بالكاد من رؤية فتحة البوغاز لدى الوصول إليها وقدرنا أن القارين يقطعان المسافة من رصيف الميناء إلى فتحة البوغاز في ٢٠ دقيقة.

وبعد قيام "بلبل" و "سمير" أيقظت طاقم "برنيس" وشرعنا في الاستعداد للرحيل. وفي الساعة ٦٠٠ صباحاً وكان ضوء النهار بدأ جلياً أخذت "برنيس" في التحرك تحت قوة محركها وأستمرت على هذا الحال إلى أن خرجنا من بوغاز مرسى مطروح.

والميناء هناك شكلها عجيب ويجب الدخول والخروج من بوغازها بمتتهى الحرص وفي خطوط الملاحة المحددة للسفن الكبيرة أما المراكب الصغيرة أمثال "بلبل" و "سمير" ولو أنها يمكنها السير في أى اتجاه إلا أن من المستحب أن تتبع الطريق الملاحي بقدر الامكان فلقد حاولت البارحة أن أحيد عنه بالقارب "بلبل" ولكن أصطدمت سكينه القارب

بصخر قريب كنت أعتقد أنه من الممكن اجتيازه بسهولة ولكن لحسن الحظ لم تكن الصدمة قوية وألا لحدث ما لا يحمد عقباه.

وبعد أن أجتازت "برنيس" الميناء وأصبحنا في عرض البحر ظهر لنا شدة إرتفاع الأمواج التي أخذت تهز "برنيس" هزاً عنيفاً وبعد أن غادرت الميناء بمسافة كيلومتر لدخول البحر تقريباً دخلت "برنيس" في عين الريح (أى أنجھت ضد الريح) وشرعنا نرفع الأشرعة على صواربها حيث أن هذا الوضع (أى الاتجاه بالمركب ضد الريح) هو الوحيد الذى يتسنى فيه رفع الأشرعة على الصوارى بسهولة. ثم اتجهنا شرقاً بجميع الأشرعة وبقوة المحركات ولكن "بلبل" و "سمير" ظلّا محتفظين مدة طويلة بسرعتهم ولم تتمكن من اللحاق بهما ألا في الساعة العاشرة تقريباً. وأن الإنسان ليملاؤه الفخر وهو يتطلع إلى ذلك البحر المتلاطم الأمواج وهؤلاء الكشافين البحرين يجتازونه بكل خفة ورشاقة على قوارب في مثل حجم "بلبل" و "سمير". ولقد علمت بعد ذلك من عبد السلام رجب أنهم أثناء اجتيازهم لبوغاز ميناء مطروح أصطدم "بلبل" بموجة ضخمة غطت القارب بأكمله ولقد تردد كثيراً في العودة ولكنه صمم على إستئناف السير.

وصلنا رأس الحكمة الساعة ١٢,٣٠ وبذا تكون القوارب قد قطعت المسافة من مرسى مطروح إلى رأس الحكمة بسرعة متوسطها يزيد قليلاً عن عشرة كيلومترات في الساعة. ويعتبر ذلك رقماً قياسياً للقارين من تاريخ قيامهما من القاهرة.

وبمجرد الوصول إلى رأس الحكمة نزل طاقم "الكشاف" الذى تخلف هناك ولم يكمل رحلته معنا إلى مرسى مطروح وشرعوا فوراً في إعداد قاربهم للرحيل ونقل جميع الأمتعة التى خزنوها في الدور الأسفل لكابينة الملك السابق. ولقد أستغرقت هذه العملية بعض الوقت. كما حضر لوداعنا اليوزياشى أحمد راشد الذى غمرنا بكل مساعداته القيمة والتي كان لها أكبر الأثر في الترفيه عنا وفي تخفيف مشاق هذه الرحلة القاسية جداً.

## من رأس الحكمة في طريق العودة

وفي الساعة ٦ مساءً بدأنا في التحرك من رأس الحكمة وكان البحر قد أشد هياجه وزادت سرعة الريح وكان من رأى تأجيل السفر للصباح ولكن جميع الكشافين كانوا يتحركون شوقاً للعودة بسرعة.

ولكن طاقم القارب "كشاف" في تلهفهم إلى العودة بسرعة كانوا أول من عمل على مخالفة المبادئ التي وضعناها للسير ليلاً معتمدين على سرعة قاربهم العالية فتقدم القافلة وفارقها بمسافة كبيرة. فأسرعت بالقارب "بلبل" أحاول اللحاق بالقارب "الكشاف" لأعود به إلى القافلة ولكني لم أتمكن من اللحاق "بالكشاف" الذي كان يسير بسرعة أعلى كثيراً من سرعتنا. وبعد أن قطعت مسافة ثلاثة كيلومترات دون اللحاق به رأيت من الأفضل العودة إلى "برنيس" والسير في قافلتها حيث أن من الخطر جداً أن أستأنف السير منفرداً في هذا البحر المتلاطم الأمواج. وفي طريق العودة إلى "برنيس" لاحظت أنها قد ابتعدت عن مسارنا كثيراً وكما بدى لى أنها أخذت في العودة إلى رأس الحكمة. وبعد أن سرنا خلف "برنيس" حوالى الساعة تقريباً وجدت أنها قد أخذت في تغيير إتجاهها شمالاً إلى عرض البحر.

حاولت أن أرسل إلى "برنيس" إشارات ضوئية ولكن على ما بدى لنا أنها لم تتلق هذه الإشارات. وهنا أدركت أن حالة من عدم الانتظام قد ألت بالقافلة بأسرها. فالقارب "كشاف" يتقدم القافلة بمسافة ثلاثة كيلومترات تتبعه المركب "برنيس" محاولة اللحاق به تقطر خلفها القارب "سمير" وغير ملتقطة للزورق "بلبل" الذي يحاول اللحاق بها دون جدوى وعلمت فيما بعد أنه وسط هذه الفوضى حدثت حادثة غرق القارب "سمير" وكان ذلك الحادث هو أصعب التجارب التي مرت بها رحلة الكشافة البحرية ولكن الحمد لله أن هذا الحادث أقصرت نكبته على فقد الزورق "سمير" بكل ما كان يحمله من متاع وعتاد وفي ذلك نحمد المولى سبحانه وتعالى أننا لم نفقد أحد من طاقم الرحلة فقد كان من الممكن أن نفقد واحد أو اثنين من طاقم "سمير" الذين ابتعدوا عن القارب بعد إنقلابه في الماء وكان من الواجب أن يكونوا على مسافة قريبة من القارب بعد أن إنقلب القارب على جانبه. حيث أن من السهل التعرف على قارب بحجمه الكبير في الظلام عن البحث عن شخص يعوم بمفرده وسط الظلام.

ووجدت إزاء هذه الحالة وشدة إرتفاع الأمواج التي أخذت ترتطم بمقدمة "بلبل" فتغطيه بأكمله من شدتها أن أعود إلى رأس الحكمة فقد تكون "برنيس" قد عادت إليها هي الأخرى وعلى كل حال فليس من الأمن بمكان أن نستمر في رحلتنا منفردين ليلاً في مثل هذا البحر المتلاطم الأمواج خصوصاً وأن الرياح أخذت تشتد الساعة العاشرة مساءً.

قلنا راجعين منفردين في "بلبل" مسترشدين بضوء الاستراحة من ناحية وضوء القمر من ناحية أخرى ولكني كنت أعلم أن ضوء الاستراحة يطفأ بعد الساعة الثانية عشرة



مساءً كما أن ضوء القمر ينتظر إختفاؤه في مثل هذا الوقت تقريباً. وكان المشكل أمامنا هو معرفة مكان المرسى وسط الظلام الخالك والتي تقع جنوب الاستراحة بنحو كيلومترين تقريباً وحتى في أحسن الحالات إذا توصلنا إلى معرفة اتجاه المرسى فلا زالت أمامنا صعوبة أخرى وهى أن بها صخور يجب السير بحذر لتفاديها وألا أصاب "بلبل" ما أصاب "الكشاف" في نفس المنطقة لدى وصولنا من الإسكندرية.

ومكثنا مدة نرى الاستراحة فأسأل بشرى عن تقديره للمسافة التى تفصلنا عن مرسى رأس الحكمة فيجيبني بأنه يقدرها بحوالى ستة كيلومترات وبعد فترة أسأله عن المسافة فيجيب بأنه يقدرها بخمسة كيلومترات وبعد فترة من الوقت أعود فأسأله فيجيب أربعة كيلومترات ومضت فترة من الوقت بدت الاستراحة لا تقترب وكلما أسأله يجيب أن المسافة مازالت أربعة كيلومترات رغم أن القارب يشق طريقه بكل عنف وسط الأمواج التى يتساقط رذاذها فتغطى أوجهن وملابسنا.

ولقد أصيب همام نظمى في تلك الليلة بدوار بحر شديد فتقياً عدة مرات وأخيراً طلبت إليه أن يدخل ويستريح في داخل تende القارب حيث أعددنا بها فراشاً بسيطاً لهذا الغرض ولكن هذا الكشاف الشجاع رفض ذلك وأستمر يقوم بعمله المكلف به وهو أن يسלט ضوء البطارية على قماش الشراع الأبيض كل خمسة دقائق حسب الاتفاق وأن ينير البوصلة بين كل حين وآخر ليقرأ إتجاهنا ويقوم بنزح المياه التى تتراكم في قاع القارب بين كل حين وآخر. وأن الإنسان ليملؤه الفخار أن يرى شبابنا في مثل سنة (١٢ عاماً) يؤدون واجبه بمثل هذه الروح العالية رغم الظروف الشديدة التى تكتنفه من تعب وإرهاق جسمانى وعصبى نتيجة لدوار البحر الذى أصابه ورغم شدة تلاطم الأمواج في القارب طوال الوقت ولكن هذا الشبل الكشاف كان يشعر بالمسؤولية الملقاه عليه فالقارب الآن لم يعد وسيلة للتنزه كما كان يركبه في النيل بالقاهرة بل أصبح بالنسبة لنا وسيلة للنجاة بأرواحنا إذ لو حدث له أى حادث لا قدر الله فإنه يصبح من المتعذر علينا أن نتعرف طريقنا إلى البر وحتى لو عرفناه في ظلام الليل الدامس فإن التيارات والأمواج في هذه المنطقة بالذات تبعدنا عن البر إلى داخل البحر.

ولا شك أن هذه الرحلة على الرغم من كل المشاق التى لاقيناها فيها قد أتت بخير ثمارها من ناحية تدريب الكشافين على روح التعاون والعمل جميعاً يداً واحدة والصبر على المشاق والمكاره ومقابلة الصعوبات والمشقات بصدر رحب فلم تخلق هذه ألا ليتغلب عليها الإنسان.

أخذ القمر يقترب من وقت غروبه وبعد قليل أنطفأت أنوار الاستراحة فأسقط في يدنا

ولكن في هذه اللحظة شاهدنا سيارة تغادر الاستراحة فعلما أنها قد تكون سيارة اليوزباشى أحمد راشد وفي هذه الحالة يجب علينا أن نراقب المكان الذى ستجده إليه السيارة عند الشاطئ فيكون هو موقع الاستراحة وكان قاربنا يتعد عن البر حوالى ثلاث كيلومترات تقريباً. وقد حدث فعلاً أن نزلت السيارة من الطريق الذى يرى من البحر بسهولة وأقبلت إلى مكان الاستراحة ووقفت. وفي هذه اللحظة قمت بتوجيه مقدمة القارب إلى هذا المكان بالضبط وطلبت من همام أن يقرأ إتجاه البوصلة ففعل ذلك كما رصدت نجماً في مقدمة المركب لأسير على هديه وبعد قليل أطفأت السيارة أنوارها فأخذنا نسير حوالى نصف ساعة في الاتجاه الذى رصدناه بواسطة النجم في ظلام دامس وبعد قليل بدأ ظلام البر يبدو لنا قريباً كما أخذنا نسمع أصوات الأمواج تتكسر بشدة على الصخور فدخلنا أول خليج قابلنا ولكن لم نشاهد فيه الأشكال التى تعودنا رؤيتها في المرسى فخرجنا منه ودخلنا خليجاً آخر يقع إلى جنوبه وفي هذه اللحظة غرب القمر وأخفى ضوءه وكان ذلك الخليج يشبه إلى حد كبير خليج المرسى ولكنى وجدت أنه من الصواب عدم محاولة الرسو على السقالة التى كانت تبدو إلى جنوبنا ووجدت أن القاع تحت القارب قد أخذ يتغير لونه فيبدو أقل حلكة عن ذى قبل فعلمت أننا دخلنا في مياه ضحلة كما سمعت صوت الأمواج تتكسر على الشاطئ. وجهت القارب إلى اتجاه الريح وطلبت إلى بشرى أن يلقى بمخطفين ففعل ذلك. ويلاحظ أننا دائماً نستعمل مخطفين في الماء المكشوف أى عندما نكون راسين على غير السقالة والسبب في ذلك أن يعمل واحداً منهما كاحتياطى للآخر في حالة قطع أى من حبال المخطفين وهذا يجب مراعاته دائماً في مثل هذه الظروف.

عرض على بشرى أن نتناول العشاء ولكنى كنت مجهداً جداً فرفضت ذلك ونمت في أحد جانبي القارب وتركت الجانب الآخر لبشرى ولهمام كما وضعت بطانية تحت رأسى واستخدمتها كوسادة وأكتفيت بالبالطو الكبير الفرو الذى كنت ألبسه ورحت في سبات عميق ولكنى أستيقظت بعد فترة وقد شعرت بقشعريرة شديدة تسرى في جسمى فاستخدمت البطانية كغطاء ووضعت حزام نجاة من الفلين تحت رأسى كوسادة ونمت على خشب المركب الذى شعرت به وكأنه فراش وثير.

أن تعب البحر يجعل الإنسان ينام على الصخر لو أتيح له ذلك كما أن اهتزاز المركب المتعاقب يجلب النوم مهما كان فراشه غير مريح. وراح كل من همام وبشرى في نوم عميق إلى الصباح.

## العودة من مرسى رأس الحكمة إلى الاسكندرية بالسيارة

الأثنين ٦ سبتمبر :

استيقظت مع أنبلج الفجر فوجدت أننا رسونا أمام الواحة الصغيرة المجاورة لمكان المرسى وهذه الواحة عبارة عن خزان كبير من المياه قامت بينائه القوات البريطانية أثناء الحرب العالمية الثانية وسط مجموعة من النخيل. أما الشبح الأسود الذى كان يبدو ليلاً في مؤخرة القارب وكنا نظنه السقالة فكان شريطاً من الصخور السوداء المدببة الأطراف والتي أحمد الله على أننا لم نحاول الاقتراب منها ليلاً لنرسو عليها وألا لتحطم قاربنا في هذه الزوبعة أرباً.

هدأ البحر كثيراً عن الليلة البارحة ولكن الريح مازالت سرعتها مرتفعة. ولقد فكرت كثيراً في استئناف السفر صباح ذلك اليوم ولكن وجدت أننا تركنا الخريطة والبوصلة في المركب "برنيس". فرأيت أن أنسب حل هو أن أعود بطريق البر إلى الاسكندرية لأن ما كان يشغل بالي في تلك اللحظة هو شعور القلق الذى سوف يشعر به الزملاء الذين تركناهم في المركب "برنيس" إذا لم يجدونا في الصباح وكنت أخشى ما أخشاه أن تبلغ "برنيس" ذلك النبأ إلى الكاسحة "كردفان" التى سوف تبلغه بدورها إلى رئاسة السلاح البحرى وقد يشير ذلك موجة من القلق على مصيرنا.

انتظرت حتى أشرقت الشمس وأيقظت كلاً من بشرى وهمام وسألتهما عن مكان رسونا بالنسبة للمرسى فعرفاه ودهشا أننا كنا راسين بمثل هذا القرب من الميناء.

أنتقلنا "بيلبل" إلى الميناء وهناك رسونا على السقالة وأخذنا في إخراج كافة المعدات والملابس والفراش الموجودة داخل القارب "بيلبل" وكان كله قد أهتل بماء البحر من شدة الرذاذ الذى كان يتسرب إلى داخل القارب وشرعنا في رفع المياه من قاع القارب الذى أمتلاء به. ثم قمنا وطلبت من كلاً من همام وبشرى أن يصليا شكراً لله على نجاتنا من هذه العاصفة وتوضأت وصليت بهمام صلاة جماعة كما جلس بشرى قرفصاء بعيداً عنا يصلى منفرداً. أن حياة البحار تجعله يلمس بطريقة عملية حاجة الإنسان لرعاية ربه وحمايته ولا أظن أن هناك أحوالاً كثيرة تتمثل فيها هذه الحاجة أكثر من ملاح سفينة صغيرة في بحر هائج متلاطم الأمواج.

أن أقل عطب في القارب أثناء العاصفة قد يطيح به وكذلك أى عيب بسيط في الدفة أو الأسلاك الصلب (السراسي) التي تثبت الصارى في جوانب القارب أو كسر لإحدى بكرات حبال تشغيل الصارى وكل هذه الأمور محتملة جداً في عرض البحر. ولذا يجب على الكشاف البحرى ألا يترك أمر إصلاح قاربه والعناية به للظروف بل يجب أن يقدر تماماً أن حياته في عرض البحر وحياة زملاؤه تتوقف على هذا القارب فيجب بذل أكبر قسط من الاهتمام بصيانه وإصلاحه وجعله دائماً في أحسن حالات الصلاحية للملاحة.

وفجأة حضر في هذه اللحظة اليوزباشى أحمد راشد الذى كنا نعتبره في النهاية ملاكنا الحارس فهو يظهر دائماً عند الأزمات ليقدم لنا خير الخدمات في أنسب الأوقات التى نحتاج إليها فقدم لنا كل المساعدات من ناحية الحصول على تمويننا من الماء والزاد.

وكان علينا أن نفاضل بين أحد أمرين أما أن نستأنف السير بالقارب منفردين إلى الاسكندرية وكان البحر لم تخف حدة هياجه بعد وأما أن أعود أنا بمفردى عن طريق البر إلى الاسكندرية لأطمئن طاقم "برنيس" أولاً على سلامتنا ثم أطمئن أنا على سلامة الجميع ونرتب خطة العودة في هدوء وبنظام ولقد اخترت الحل الأخير.

أن الساحل المصرى بين الاسكندرية ومرسى مطروح ساحل مكشوف أى لا يوجد فيه أى مرفأ أو مرسى يلجأ إليها الإنسان وقت العاصفة وخصوصاً ذلك الجزء بين الاسكندرية وسيدى عبد الرحمن والذى يسمى على الخريطة بخليج العرب فعلاوة على عدم وجود أى ملجأ فيه فإنه يحوى الكثير من الشعب الصخرية التى يحتمل أن يصطدم بها المركب أثناء السير وقد تودى هذه الحوادث في الكثير من الأحيان إلى كسرها وغرقها.

لذلك قررت أن أعود في ذلك اليوم إلى الاسكندرية وكنت أعلم أن الأستاذ مصطفى مقبل سيعود في ذلك اليوم بسيارته الخاصة من مرسى مطروح فرأيت أن أتصل به تليفونياً من رأس الحكمة وفعلاً تم ذلك وطلبت إليه أن يمر في طريق العودة برأس الحكمة كما طلبت إليه أن يحضر معه بعض الأكل والفاكهة من مرسى مطروح لكل من همام نظمي وبشرى كامل بطرس لأن زادنا كاد يقارب نهايته علاوة على أن الأكل المحفوظ تعافه النفس بعد تناوله لمدة طويلة.

كما أتصلت في نفس الوقت بمحافظ الصحراء الغربية وأخبرته بعودتي بالقارب "بلبل" إلى رأس الحكمة وكان ذلك الاحتياط ضرورياً خوفاً من أن تتصل المركب "برنيس" بالكاسحة "كردفان" وتخبرها بأمر فقدنا فتتصل الكاسحة بدورها باللاسلكي برئاسة السلاح وقد يشيع الخبر لأن الأنباء المحزنة تنتشر دائماً بسرعة البرق فقدرت أنه في حالة حدوث ذلك فسوف يتصل السلاح البحري أولاً بمحافظه الصحراء الغربية.

وجلسنا ننتظر حضور الأستاذ مقبل على أحر من الجمر وفي هذه الفترة أخذنا نتسلى بنموذج القارب الصغير الذي اشتراه المستر (بيرس) الأمريكي خبير النقطة الرابعة لأبنه ونعده للملاحة وحضر الحبيب وأولاده وأخذوا يعملون معنا في ذلك.

## رحلة العودة إلى الاسكندرية

وأخيراً في الساعة الواحدة حضر الأستاذ مصطفى مقبل ولكن سيارته كانت مزدحمة بمختلف ألوان الهدايا والتذكارات السياحية الذي أحضرها معه من مرسى مطروح فلم يبق فيها سوى ركن صغير ضيق جداً جلست عليه القرفصاء لأن أريكة السيارة كانت ملأى بالبطيخ الفاخر الذي أحضره معه من مرسى مطروح. وأحضر الأستاذ مقبل معه أكل وفاكهة التي سلمها لهمام وبشرى وبعد أن زودتهم بالتعليمات اللازمة بدأت رحلة العودة إلى الاسكندرية بالسيارة.

وبعد فترة شعرت بتعب شديد نتيجة لجلستي الغير مريحة بالمرة فأقترحت على الأستاذ مصطفى مقبل أن أبادل معه قيادة السيارة ليسترخ من عنائها قليلاً ولكنه فهم غرضي فأجابني بأن السيارة تحوى الكثير من العيوب الفنية التي لا يعرفها غيره وأن قيادتي لهذه السيارة تعرض حياة جميع الركاب للخطر فسكت. لأنني كنت أقودها في مطروح وأعلم تمام العلم أن السيارة في حالة جيدة جداً.

وقفنا في الطريق حوالى الساعة الواحدة والصنف وتناولنا طعام الغداء وكان فحماً للغاية حيث كان مكون من أرز بالصلصة ومحشى بعصافير النيل (نوع من الطيور يحضر مهاجراً في شهر سبتمبر من كل عام) وغير ذلك من ألوان الطعام الشهيبة وكان قد أعده الأستاذ اسكندر صاحب لوكاندة كيلوباترا في مرسى مطروح وكان الأكل وثيراً جداً

لدرجة أننا استغنينا عن جزء كبير منه زاد عن حاجتنا وفي هذه اللحظة تذكرت بشرى وهمام اللذين تركتهما بالزورق "ببيل" في رأس الحكمة وقد مضت مدة وهم يأكلون من الأكل المحفوظ الذى عافته نفوسهم فشعرت بخجل عظيم ولت زوجتى أنها لم تخبرنى بأن لديهم مثل هذا الأكل الشهى بوفرة لكى أعطى الكشافين الذين تركناهم في رأس الحكمة جزء منه فقد كانا يحلمان بأكلة نظيفة وطازجة ولكن ما العمل في حياة الكشاف التى تقضى ظروفها عليه بشيء من القسوة وقد يكون ذلك من المستحب في بدء حياتهم العملية ليدوروا مر الحياة فيقدروا حلوها فيما بعد.

وفي فترة الغداء مر بنا أحد أصدقائنا وهو الأستاذ كمال نخله أحد وجهاء الصعيد الذين أخذت حكومة الثورة جانب من أرضهم في الإصلاح الزراعى ويقدر هذا الجانب بما يقرب من ألف فدان. وقد قصد مرسى مطروح على مضض لأنه يكره بشدة عيشة التقشف ولا يرى في مرسى مطروح سوى أنها مكان صحراوى مل لا يجد فيه الإنسان أى نوع من متع الحياة. ولقد علمت فيما بعد أن مرسى مطروح قد تمكنت بفعل سحرها من تغيير رأى الأستاذ كمال نخلة فيها ولقد دهشت عندما علمت فيما بعد أنه ينوى أن يقضى جزءاً من الصيف كل عام فيها.

عدنا إلى الاسكندرية وقبل وصول مدخلها وقفنا بإحدى حدائق التين وطلبنا كمية من التين فأعطونا ما طلبناه ولكن رفضوا تناول أى نقود منا لأنهم لديهم حفل عرس تلك الليلة. وسمع ابن صاحب الحديقة الأستاذ مصطفى مقبل ينادينى بحسن فأصر أن ينادينى هو الآخر (بعم حسن) وفي النهاية بعد أن أكلنا ما طاب لنا رأى الأستاذ مصطفى مقبل أن يشكرهم ويعرفهم بشخصياتنا فقال لهم مشيراً إلى "حضرته يبقى اللواء حسن رجب وكيل وزارة الحرية" فسر لذلك ابن صاحب الحديقة وقال تشرفنا ياعم حسن.

استأنفنا طريقنا إلى الاسكندرية وبالقرب من المكس شاهدنا اليخت "برنيس" الذى لا يمكن لنا الآن أن نخطئه ولو من مسافة بعيدة وكان اليخت يمر ببوغاز ميناء الاسكندرية ولكنى شاهدت اليخت منفرداً وحاولت عبثاً أن ألمح بجواره أو حتى بعيداً عنه القارين "سمير" أو "الكشاف" ولكن لم أعثر لهما على أثر وهنا شعرت بإحساس خفى بأن حادث قد ألم بأحدهما أو بكليهما فأنقبض صدرى وزاد أنقباضه أن البحر مازال على شدة هياجه. فطلبت من الأستاذ مصطفى مقبل أن يسرع بنا إلى الميناء ففعل ذلك واتجهنا رأساً إلى رصيف المحروسة وكانت "برنيس" بالكاد قد وصلت إليه وشرعت

في الوقوف على مرسأها وما كاد الكشافون ومعهم الكابتن ياقوت يشاهدوني حتى صاحوا جميعاً صيحة فرح عظيمة لأنهم كما علمت فيما بعد كانوا جميعاً في شدة القلق على مصيرنا طوال ذلك اليوم وليلة البارحة بعد أن فقدوا أثرنا تماماً. وكان أول سؤال سألته لهم أين "سمير" فلم يردوا عليّ ولكن الكابتن ياقوت قال لي بالانجليزية (At the bottom of the sea) فسألته بلهفه وطاقمه فطمأنني أنهم جميعاً بخير. ففرحت جداً لذلك ولم أهتم كثيراً بفقد القارب "سمير". أما السؤال الثاني فهو عن الكوتر "كشاف" فأخبرني الكابتن ياقوت بأنهم قد فقدوا كل أثر له منذ اللحظة التي غادروهم فيها قبل حادث "سمير". وهنا شعرت بإنزعاج شديد وأسرعت إلى تليفون المحروسة أكلّم نادى الموانئ والمناشر فرد الصول رزق الذي سألته عن الكوتر "كشاف" فأجاب بأنه لم يصل بعد. والواقع أنى قدرت أن "الكشاف" بالسرعة التي كان يسير بها قبل الحادث لا بد أن يكون قد قطع المسافة بين رأس الحكمة وميناء الاسكندرية في أقل من عشرون ساعة أى يكونوا قد وصلوا قبل ذلك الميعاد بأربع ساعات.

وهنا بدأت تتابنى الهواجس والأفكار عن "الكشاف" وطاقمه. وودت لو لم يسرعوا في العودة بمفردهم وأن يسيروا برفقة "برنيس". والواقع أنها غلطة كبيرة سبق كثيراً أن نبهت إليها وهو أن في حالة السير الليلي لا بد وأن تسير جميع القوارب بسرعة واحدة وأن يتأكدوا من السير متقاربين من بعضهم البعض بقدر ما تسمح بذلك أحوال البحر. وهى مسألة جوهرية يجب على الكشافين البحريين أن يراعوها حفاظاً على أنفسهم.

جلست بعد ذلك لأسمع من الكابتن حسين زاهر ياقوت بالقصة كاملة لما حدث للزورق "سمير" والتي أنهت بفرقه. فأخبرني الكابتن ياقوت بأنهم بعد قيامهم من رأس الحكمة في الساعة السادسة من مساء يوم الأحد ٥ سبتمبر لاحظوا أن الزورق "سمير" يسير ببطء فاستقر الرأي على سحب "سمير" خلف "برنيس" وفعلاً تم ألقاء حبل من مؤخرة "برنيس" ثم ربطه في مقدمة "سمير" وهنا يضيف الكابتن حسين ياقوت وما كدنا نقطر "سمير" لفترة وجيزة حتى سمعنا صوت إستغاثة في الظلام. ولما سلطنا الأنوار الكاشفة على سطح الماء لم نجد "سمير" ولكن شاهدنا طاقمه يسبح في الماء ففرعنا أن القارب "سمير" قد غرق وأتضح لنا أن السبب في ذلك أنه تم سحبه خلف "برنيس" دون أن يقوم طاقم "سمير" بإنزال الشراع مما جعل القارب معرضاً لمحصلتى شد "برنيس" له من ناحية ودفع الريح لشراعه في إتجاه هبوب الريح من ناحية أخرى.

ولكن يبدو أن قوة الريح للشرع مع بقاء القارب "سمير" مشدوداً خلف "برنيس" قد أدى إلى فقدان القارب "سمير" لحرية المناورة. ولقد ضاعف من خطورة هذا الوضع المتردى أن طاقم "سمير" لم يقيم برفع لوح (سكينة) القارب قبل سحبه وبذا أصبح من العسير أن يتجاوز أى يتحرك القارب جانبياً مع الريح والذي حال دون ذلك مقاومة سكينته في الماء فأخذ يميل على جانبيه ميلاً شديداً ولم يتمكن طاقم "سمير" من إعادة توازنه واستعداله مما أدى إلى إندفاع الماء بسرعة إلى داخل القارب الذى أخذ يغوص في البحر ويضيف الكابتن ياقوت فيقول وعندما رأيت أن القارب "سمير" وهو يغوص يقترب بسرعة من مؤخرة "برنيس" وأن هناك احتمال كبير في أن يلتف الحبل المربوط به حول ريشة رفاص "برنيس" مما يؤدي إلى تعطب الرفاص وتوقفه عن العمل لذا رأيت ضرورة فصل الحبل الذى يربط بين مؤخرة "برنيس" ومقدمة "سمير" بأسرع ما يمكن وكسباً للوقت قمت فوراً باستخدام إحدى بلطات الطوارئ المثبتة داخل دولاى في مؤخرة "برنيس" وبها تم قطع ذلك الحبل وبذا اختفى "سمير" تماماً في قاع البحر. ويستأنف القبطان حسين زاهر ياقوت فيقول:

وشرعنا في البحث عن كشافى طاقم "سمير" الذين ظلوا لفترة من الوقت مبشرين في الماء يصارعون الأمواج وسط الظلام الحالك. وبفضل الأضواء التى سلطها المصباح الكهربائى "لبرنيس" تم إنقاذ طاقم "سمير" الواحد تلو الآخر. ثم واصلنا السفر إلى الاسكندرية وأنا في حالة شديدة من القلق على مصير القارب "بلبل" بقيادتك ومصير القارب "كشاف" والذي كان يسير منذ القيام من مرسى مطروح بمعدل أسرع من "برنيس" وإلى هنا أنتهى حديثى مع الكابتن حسين زاهر ياقوت.

قمت بعد ذلك أشرف على إخراج الأمتعة التى تركتها في المركب "برنيس" قبل قيامنا من مرسى مطروح ونزلت إلى قاع "برنيس" لهذا الغرض.

وفجأة سمعت صياح وهتاف على سطح المركب "برنيس" فأسرعت إلى أعلى لأفاجأ "بالكشاف" ير أماننا متجهاً إلى مقره بنادى الموانئ والمناشر فلم أتمالك نفسى من الهتاف بشدة عليهم وكانت رؤية "الكشاف" في هذه اللحظة تعد أسعد منظر شاهدته هذا العام ولم يبعث في نفسى أشياء كثيرة من الفرح إلى قلبى بقدر رؤية "الكشاف" وطاقمه عائدين سالمين من الزوبعة الشديدة خارج الميناء والتى كنت اعتقد أنهم فقدوا فيها.

أخذنا بعد ذلك في إخراج معدتنا وأدواتنا من اليخت "برنيس" وأن الإنسان ليدهش لكمية الأدوات التى أخذناها برفقتنا ولا يكاد يتصورها ألا في لحظة إخراج هذه الأدوات



من المركب أثناء التفريغ لأن التحميل يتم في العادة على دفعات بسيطة لا يشعر بحجمها الإنسان.

وأحضر لنا الكابتن حسين ياقوت سيارتين نقلنا فيهما متاعنا وتركنا أحمد مصطفى ليقى مع باقى أمتعتنا التى تركناها في المركب "برنيس" ولأنه كان يشعر في تلك الليلة ببعض التعب ولعل ذلك نتيجة الصدمة التى تلقاها بنياً غرق "سمير".

عدت مع جميع كشافى مصر إلى منزلنا بالرمل أما كشافوا الاسكندرية فلقد ذهبوا إلى منازلهم وتطوع نور الدين محمد عبد العليم للذهاب معنا. وبعد أن تشاورنا في أمر إحضار "بلبل" من رأس الحكمة والبحث عن "سمير" قررنا العودة في الساعة الثالثة من صباح اليوم التالى إلى الصحراء الغربية للبحث عن "سمير" وأحضرنا مجموعة الخرائط وكان الكابتن ياقوت قد أعارنا خريطة علمنا عليها مكان غرق الزورق "سمير" وهو يبعد شرق رأس الحكمة بحوالى ٢٠ كم كما يبعد عن الساحل بنفس المقدار تقريباً. وحسبنا سرعة الرياح والتيارات البحرية ودفع الأمواج مقدرين أنه إذا لم يفرق "سمير" تماماً فقد تكون الأمواج دفعته إلى الساحل في المنطقة بين رأس أبو جراب ورأس الفرقان.

لذا قررنا أن نتجه إلى رأس أبو جراب مباشرة في صباح اليوم التالى وأعدنا العدة لذلك من أكل ومعدات معسكر.. إلخ. كما ذهبنا إلى منزل أخى السيد رجب وأحضرت قارباً من المطاط وكان الكابتن علاء الدين محرم قد أودعه هناك وأحضرنا حمالات وضعناها على سقف السيارة وربطنا متاعنا وكافة معداتنا على سقف السيارة.

## القيام بالسيارة من الاسكندرية للبحث

### عن القارب سمير شرق رأس الحكمة

الثلاثاء ٧ سبتمبر :

قمنا في الساعة الثالثة صباح ذلك اليوم ولم يستغرق تحركنا وقتاً طويلاً فأستكملنا تمويننا من البنزين والعيش الطازج وبدأنا نتحرك عائدين بسيارتى إلى الصحراء الغربية وأشرقت الشمس علينا في منطقة العلمين التى نزلنا نبحث فيها عما يصلح لأفراغ الماء من "سمير" في حالة العثور عليه. فأخذنا في جمع صفائح البنزين القديمة وبعض الأوعية

والأواني من مخلفات الحرب العالمية الثانية وكان الصدهاء قد أتلّفها تماماً ولكن مازال بها بقية تصلح. كما أتضح لنا أن إحدى الخيمتين الصغيرتين التي أحضرناهما معنا كانت بدون أوتاد فأخذنا نجد في البحث عن بقايا أخشاب أو أغصان تصلح لهذا الغرض. وأكتشفنا أن الزوايا الحديدية الصغيرة تصلح لذلك وكانت مبعثرة على جانبي الطريق الرئيسي (الاسكندرية - مرسى مطروح) ولكن يقتضى الأمر قبل الاقتراب من أى منها التأكد أنها ليست داخل حقل ألغام. وكانت عملية نزع هذه الزوايا الحديدية من أشق وأصعب ما يمكن. فلقد مضى عليها قرابة الخمسة عشرة عاماً في مكانها كما أنها مغروزة في منطقة حجرية يصعب إخراجها منها وألا لكان العربان قد أخرجوها من أمد بعيد للإستفادة منها أو بيعها. وكان أغلب ما نستخرجه من الأرض يخرج مكسوراً وقد ترك بقيته داخل الأرض.

ولا شك أن هذه المنطقة أصبحت تاريخية وتحتوى على الكثير من الأسرار التي لم تدع بعد عن معركة العلمين التاريخية التي وقعت هناك. وكانت قد أتيحت لي فرصة زيارة منطقة العلمين بعد الموقعة بوضع أشهر عندما كنت طالباً بكلية أركان الحرب ولقد كان منظرها بشعاً جداً وكانت معالم الموقعة ظاهرة في كل مكان كما أن الكثير من جثث القتلى لازال باقى بالأماكن التي أسلمت روحها فيها. والآن قد نظفت الأرض تماماً ورقدت جثث القتلى في مقرها الأخير في المقابر التي أقيمت في هذه المنطقة بواسطة الدول التي أشتركت في المعارك التي دارت رحاها هناك.

تناولنا هناك لقمة خفيفة وأستأنفنا السير إلى نقطة على الطريق العام تقابل رأس أبو جراب التي تبعد عن الطريق العام بمسافة ثلاثة كيلومترات تقريباً ولقد اضطررنا لكى نصلها أن نسير في الأراضي الصحراوية وهي عملية تستدعى الكثير من اليقظة والحذر لأن جميع هذه المناطق كانت في وقت من الأوقات موضع حقول ألغام. كما أن السيارة التي نركبها وهي من النوع العادى لا تصلح للسير في الصحراء. وقد تفرز في رمال إحدى البقع الرملية وكنت مطمئناً إلى أنه يمكننا دفع سيارتنا في هذه الحالة لحفرة وزنها.

وأخيراً وصلنا إلى نقطة مرتفعة تطل على البحر من جرف عال لا يمكن أن نتقدم بعده فقررنا أن نترك السيارة في حراسة عزت وهو أمر هام ألا نترك شيئاً في أى وقت بدون حراسة وأن نتقدم نحن الأربعة: نجاد ونور وسالم نحو الغرب في إتجاه مرسى القط. وأخذنا معنا الخريطة ومنظار مكبر.

اجتزنا منطقة حقل تين وتوجهنا إلى الشاطئ مباشرة فراعنا شكل الصخور التي يحويها وتكسر الأمواج عليها فهالنا ذلك المنظر المرعب لأن "سمير" لو وصل فعلاً إلى هذه المنطقة فيمكن أن نعتبره في حكم المفقود إذ لا تمضى عليه أكثر من ساعة فوق هذه الصخور المدية ليتحول بفعل الأمواج إلى أرباً صغيرة من الأخشاب كما أننا حتى في أحسن الظروف لو عثرنا عليه خارج نطاق الصخور فمن الصعب جداً الاقتراب منه لأن الصخور تمتد كثيراً داخل البحر ومازال الموج عالياً.

مشينا ونحن في يأس تام من العثور عليه ولكن ما كدنا نسير قليلاً حتى عثرنا على قطعة خشبية صغيرة من يد دفة "سمير" فقوى ذلك الحادث من أملنا في العثور عليه وشجعنا على المضي في البحث. والساحل في هذه المنطقة غريب جداً فيشاهد عليه الإنسان كميات كبيرة من بقايا زيوت وشحومات المراكب التي تحولت بفعل ماء البحر إلى كرات سوداء مختلفة الأحجام يصل بعضها إلى حجم قبضة اليد والبعض الآخر أصغر من ذلك بكثير. كما شاهدنا كميات كبيرة من الأخشاب التي تسقط من المراكب فهذا إطار صور محطم وتلك قطعة خشب من سلم وهكذا ولا أدري لما لا يهتم الأعراب بجمع هذه الأشياء فيستفيدوا بها كوقود أو عمل لوازهم المنزلية كما شاهدنا كميات كبيرة من الفل الذي يسقط من مراكب صيد الأسماك والأسفنج الذي يذخر به ساحل تلك المنطقة كما يشاهد الإنسان كميات كبيرة من الحجر الخفاف وقشور الأسماك التي تستخدم في أعمال جلاء المعادن وكذا الكثير من الأسفنج الذي يلفظه البحر إلى الشاطئ.

استأنفنا سيرنا إلى أن عثرنا على أحد الصيادين الأعراب وقد قام بعمل ما يسمى (لبدة) وهي عبارة عن مكان يختفى داخله الصياد فلا يراه الطير وعندما يقترب الطير منه يطلق الصياد عليه نيرانه فيصيب منه نصيبه. ولقد عثرنا بجوار الأعرابي على إحدى الأخشاب التي أعدها أحمد مصطفى لتحمل السرير المعد داخل تندة القارب "سمير". وبعد قليل عثرنا على خشبة أخرى من نفس النوع ثم على قطعة خشب كبيرة من أرضية القارب. ولقد استنتجنا من كل ذلك أن تقديرنا للمكان الذي يحتمل أن يظهر فيه "سمير" صحيح ولو أنه غرق في نقطة داخل البحر تبعد حوالي ٢٠ كم إلى شمال غرب المنطقة التي نبحث فيها.

وكتنا بين حين وآخر نصعد إلى مكان مرتفع فننظر بالمنظار إلى عرض البحر محاولين أن نثر على أى أثر. وأخيراً أستولى على التعب فطلبت من باقى الكشافين أن يستأنفوا

سيرهم غرباً لمسافة كيلومتراً أو اثنين وأنتظرتهم في مكان ظليل على الرمال غفوت فيه قليلاً من شدة التعب والمجهود الجسماني.

وبعد فترة عادوا ولم يعثروا على أى أثر "كسمير" خلاف ما وجدناه فقررنا أن نعود إلى سيارتنا وأن نتناول الغذاء ثم نسير مسافة متساوية إلى الشرق. وبدأنا طريق العودة وكان التعب قد فرض على كل منا ضريبة قاسية.

وفي طريق العودة قابلنا بعض الأعراب فسألونا من أى جنسية فأجبتناهم بأننا مصريون ولكن الشك كان يخامرهم في ذلك ويظنون أننا من اليونانيين صيادى الأسفنج. ولقد علمت فيما بعد من اليوزباشى أحمد راشد أنه قبل إنشاء الخط الحديدي الذى يجتاز الصحراء الغربية إلى السلوم كان أخواننا اليونانيين يحتكرون التجارة مع أعراب الصحراء الغربية فيحضرون بمراكبهم ويستبدلون شعير الأعراب وهو المحصول الرئيسى في هذه الأنحاء بما يقدمون لهم من بضائع أخرى يحتاجها العرب كالشاي والسكر والأقمشة وغير ذلك من الحاجيات.

وغنى عن القول أن مكاسبهم من هذه التجارة كانت مضاعفة وسألناهم إذا كانوا قد عثروا على أى أثر لمركبتنا فأجابوا بالنفى.



صورة رقم (٦٠)

العودة بالسيارة للبحث عن الزورق الغريق "كسمير"

من اليمين عزت مصطفى - نجاد صلاح الدين - حسن رجب - نور الدين عبد العليم



صورة رقم (٦١)  
حسن رجب يحاول البحث عن القارب "سمير" بمنظار مكبر في عرض البحر يجاوره سالم وهبي ونور  
عبد العليم



صورة رقم (٦٢)  
سالم وهبي يحمل كل ما تمكنا من الطور عليه من بقايا المركب "سمير" وقد جرفتها أمواج البحر إلى  
الشاطئ

فطلبنا منهم في حالة عثورهم على القارب "سمير" أو على قطعة منه أن يقوموا بإبلاغ الأمر إلى محافظة الصحراء الغربية. وطلبنا منهم ماء للشرب فقادونا إلى بئر يقول صاحب الأرض أنه قام بفتحها منذ أربع سنوات والماء فيها على عمق ١٥ متراً وأن الإنسان ليدersh أن يشرب من مكان بهذا القرب من ساحل البحر ماء بهذه العذوبة والنظافة والواقع أن الماء الذى شربناه من هذه البئر لا يمكن تمييزه عن ماء النيل بعكس ماء باقى آبار الصحراء الغربية الذى يلمس الإنسان فيه شئ من الملوحة مهما كان ضئيلاً.

استأنفنا سيرنا إلى السيارة ووصلنا إليها وكان التعب قد أخذ منا مأخذاً عظيماً فعدلنا عن فكرة إستئناف البحث عن "سمير" في إتجاه الشرق إلى غد وجلسنا حيث تناولنا طعام الغداء وكان من اللعب المحفوظة. وكانت الساعة قد قاربت الثانية بعد الظهر. فاستأنفنا رحلتنا بالسيارة إلى رأس الحكمة.

وفي بوابة رأس الحكمة قابلنا المسيو شوربتجيان مندوب النقطة الرابعة الذى رحب بنا وذهبنا إلى الكاينة حيث قابلنا بشرى وهمام ولم يكونا يتوقعا مجيء كل هذا الجمع معنا. وشرعنا فوراً في إعداد "بلبل" للرحيل في حالة تحسن حال الريح في الغد وكانت الريح مازالت تهب عالياً.

عقدنا إجتماعاً قررنا فيه أن تتم العودة بالقارب "بلبل" من رأس الحكمة إلى الاسكندرية على مرحلتين تستغرق كل مرحلة منهما يوماً كاملاً. المرحلة الأولى من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن والمبيت هناك في القارب على الشاطئ وتبدأ المرحلة الثانية من سيدى عبد الرحمن إلى ميناء الاسكندرية.

بدأنا في ترتيب الأطعم التى ستتأوب الملاحه في "بلبل" فقررنا أن يكون في اليوم الأول حسن رجب - عزت - نور الدين عبد العليم ولقد أكبرت في الأخير قبول تطوعه السفر ملاحه بالرغم من الحادث الذى ألم به منذ يومين حيث أنه كان أحد أفراد طاقم الزورق "سمير" الذى غرق ليلة ٥ سبتمبر مساء أثناء سحبه خلف المركب "برنيس". خصوصاً وأننا سوف نرحل هذه المرة منفردين في جو عاصف لا رفيق لنا.

كما قررنا في اليوم الثانى أن يتكون طاقم الزورق "بلبل" من سيدى عبد الرحمن إلى ميناء الاسكندرية من حسن رجب - سالم - بشرى. ولكن بشرى كان لازال يشكو من قدمه وقبل نور الدين عبد العليم أن يسافر بدلاً منه وأن يستمر في العمل في اليوم

الثانى أيضاً فزاد قبوله هذا التطوع من تقديرى لشجاعته.

وتم الاتفاق على أنه فى حالة تحسن الجو وقيام الزورق "بلبل" من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن فيذهب الباكون بسيارتى إلى رأس أبو جراب حيث يستأنفون بحثهم عن بقايا القارب "سمير" شرقاً. ثم يستأنفون السير إلى الضبعة حيث نصل تجاهها بالقارب "بلبل" بين الساعة العاشرة والساعة الواحدة بعد الظهر. ثم ينتظروننا لدى سيدى عبد الرحمن بين الساعة الثالثة والرابعة بعد الظهر ويقوموا برفع علم الكشافة على أعلى نقطة فى رأس أبو حبيصة وأن يرتبوا هناك دليل ليرشدنا إلى مدخل المرسى الصغير لأن المكان تسده صخور كثيرة من المدخل الشرقى.

وفى عصر ذلك اليوم قابلنا المستر بيرس خبير النقطة الرابعة مع زوجته وأولاده ولقد أخبرتنا زوجته بأنها معجبة جداً من تصرف بشرى وهمام وطاعتهم للأوامر فلقد طلبوا إليهما أن يحضرا ليتناولوا الغذاء وأن يبيتوا معهم فى الاستراحة ولكنهم اعتذروا بأن الأوامر لديهم أن يقيموا حراسة قاربهم. كما سالتنى إذا كان من الممكن أن ينضم أبناها للكشافة البحرية فى القاهرة فأجبتها بكل سرور فالكشافة لخدمة جميع الشباب ولا تعرف تعصباً.

وأخبرنى همام بأنه قضى يومه مع بشرى يحاولان الملاحة بالقارب الصغير "بمبى" الخاص بأولاد المستر بيرس خبير النقطة الرابعة فى رأس الحكمة ولكن الملاحة به كانت صعبة لصغر حجمه ولقد حاولا وضع (صابورة) فيه ليزداد ثباتاً ولكن لم يجد ذلك كثيراً. وبعد أن جربه همام ودخل به كثيراً فى البحر ولما أراد العودة ضد الريح مال للقارب على جانبيه وأمتلأه بالمياه فسحبه همام إلى الشاطئ.

ولقد فكرنا بعد ذلك فيما يمكن عمله بالقارب "بمبى" وأقترح بعض الكشافين أن نضعه فى مدخل حارس ليكون دعاية للكشافة البحرية وأن نضع بجواره تمثالاً لكشاف بحرياً يشير بأصبعه إلى المارين ويكتب عليه: (الكشافة البحرية تطلبك أنت) وكان ذلك اقتراح سابق للقائم مقام حسين مصطفى مدير رعاية الشباب عندما قابلته فى رأس البر. وبتنا تلك الليلة مبكرين وكنت متعباً جداً لشدة المجهود البدنى الذى قمت به البارحة وقيامنا مبكرين من الاسكندرية.

ولكنى ما كدت استغرق فى النوم حتى قرع جرس التليفون بشدة وأخبرنى عامل التليفون بأن مدير مصلحة الموانى والناتر اللواء بحرى يوسف حماد على التليفون يسأل

عنى ولكنى لم أتمكن من سماعه لبعد الصوت فتولى عامل التليفون توصيل الكلام بين الطرفين وأخبرته بأننى سأبدأ رحلة العودة باكراً صباحاً الساعة الثالثة أن شاء الله فطلب إلى أن أطمئنهم لدى وصولنا سيدى عبد الرحمن فوعده بذلك.

## القيام "ببلبل" من رأس الحكمة إلى سيدى عبد الرحمن

الأربعاء ٨ سبتمبر :

أستيقظت في الساعة الواحدة بعد منتصف الليل وسمعت الريح تصفر بشدة لدى اصطدامه بجدران المبنى الذى قضينا فيه ليلتنا فتأكدت أن السفر في اليوم التالى متعذر ولقد ساعدنى ذلك أن أنام ملئى جفنى ولقد أبعد هذا اليأس ذلك الشعور الخفى الذى يمنع الإنسان من النوم مستريحاً إذا كان يزعم على القيام بعمل هام في فجر اليوم التالى.

وفي الساعة الثالثة صباحاً أيقظنى نجاد صلاح الدين ولكنى أخبرته بأن الريح عال ولن نسافر في هذا الصباح وعدت ثانياً إلى النوم. وعاد نور الذى كان يبيت تلك الليلة في القارب وأيقظنى من النوم الساعة الرابعة والنصف وأخبرنى بأن كل شيء (ألسطة) أى على استعداد للرحيل فعدت وأخبرته بأن الريح عال ولن نسافر اليوم فعاد إلى قاربه وأستيقظت الساعة الخامسة والنصف صباحاً وكان الريح قد هدأ كثيراً في هذه الفترة مما يسمح لنا بالسفر فأسرعت وأيقظت عزت ونجاد صلاح الدين وكان نور مستيقظاً. وأصدرت التعليمات اللازمة لنجاد صلاح الدين الذى سيقود السيارة إلى رأس أبو جراب ثم إلى الضبعة ثم إلى سيدى عبد الرحمن.

تحركنا الساعة السادسة والنصف صباحاً وخرج لوداعنا الـهـوزباشى أحمد راشد الذى تمنى لنا سفراً سعيداً. وأخذنا ندعو إلى الله أن يكون قد فارقنا ذلك التحس الذى يحل بكل من يأتى إلى رأس الحكمة وأن تتم رحلتنا بعد ذلك دون أى حادث.

ضبطنا البوصلة على زاوية ١٠٠ درجة تماماً وشرعنا في الرحيل وأخذت الريح تدفع "ببلبل" بسرعة وسط الماء الساكن وأخذنا نتبعد عن رأس الحكمة وبعد نصف ساعة تقريباً بدأنا نترك ذلك الجزء من الماء الذى تحميه رأس الحكمة من الأمواج وشرعنا ندخل في البحر (العالى) فبدأ الموج يعلو تدريجياً وبدأت سرعة القارب تقل قليلاً نتيجة



لاصطدامه بالأمواج رغم دفع الريح له بشدة. وبعد ساعة ثانية أختفت رأس الحكمة خلفتنا وأخذ البر يبدو في خط الأفق إلى جنوبنا فأشاع ذلك بعض الطمأنينة في نفسى لأن الملاح مهما بلغت به الثقة من نفسه ومن قاربه فهو يشعر بالوحدة وسط البحر ولكن يخفف من حدتها رؤية البر ولو من بعد كما شعرنا لأول مرة بفراق "سمير" والواقع أن وجود قارب آخر يجاورنا له أثر معنوى كبير لم تكن نشعر به ألا بعد أن فارقنا.

## السماك الطائر

وفي طريق العودة صادفتنا أعداد متفرقة من السمك الطائر وهو سمك صغير لا يزيد طوله عن ٣٥ سم ولا يصل طيرانه إلى إرتفاع كبير إذ بالكاد يحوم فوق سطح الماء ويتبع هذا السمك الطائر العائلة السمكية المعروفة باسم (أكروكيتيدى) (Exocoetidae). ويخرج هذا السمك من جوف البحر ويطير بواسطة زعانفه الجانبية التى تكبر بدرجة كبيرة في هذا السمك لتأخذ شكل أجنحة الطائر وبهذا تسمح له بالطيران (أنظر الصورة رقم ٦٣ في ملزمة الصور الملونة بين صفحتى ٨٠، ٨١). وهو يعيش في مياه البحار الدافئة.

والسمك الطائر يحوم أكثر مما يحرك أجنحته في الطيران على نحو ما تفعل الطيور. ولكى يتسنى له ذلك فإنه يكتسب سرعة عالية وهو لازال تحت سطح الماء ويكتسب سرعة أعلى عندما يتخطى سطح الماء حيث أن ذيله يبقى في الماء ويقوم بعمل ذبذبات تعمل على دفع الجسم بسرعة أعلى وعندما يغادر سطح الماء بهذه السرعة الكبيرة فإنه لا يستخدم أجنحته للطيران وإنما لى يحوم بها. وفي أثناء رحلتنا اصطدم بأشعة مراكبنا هذا السمك الطائر عدة مرات وفي كل مرة كان يسقط في قاع مراكبنا. على أننا لم نحاول طهيه وأكله للتعرف على مذاقه.

ولقد ذكرنى ذلك برحلتى في المحيط الهادى حيث قطعت ٢٠,٠٠٠ ميلاً بحرياً على ظهر المدرعة بنامينت وهى إحدى قطع الأسطول الأمريكى التى أقلتنا من سان فرانسيسكو إلى بيكينى حيث شاهدنا تجارب القنبلة الذرية عام ١٩٤٦. وكنت مندوب مصر في هذه التجارب.

ولقد كانت رحلة شيقة جداً أتاحت لى فرصة زيارة المحيط الهادى وجزره ولقد عبرت في هذه الرحلة خط الزوال (Meridian Line) وفي عبوره لأول مرة كان من

الشرق إلى الغرب كنا في يوم الثلاثاء قبل العبور وما كدنا نعبه حتى كنا في يوم الأربعاء وفي العودة كان يوم الجمعة وما كدنا نعبه حتى عدنا إلى يوم الخميس. كما عبرنا أيضاً خط الاستواء في طريقنا إلى جزيرة ناورو ولقد كانت هذه الرحلة ممتعة للغاية ولقد كُتبت فيها مذكراتي التي أأمل أن أنشرها في يوم من الأيام. وفي هذه الرحلة كنا نشاهد السمك الطائر بكثرة.

وصلنا الضبعة الساعة ١٢٠٠ ظهراً ولكني لم أشاهد أى من الكشافين البحريين وتساءلت مع عزت ونور عن الأسباب التي تكون قد عاقبتهم فقال نور أنه يعتقد أن يكونوا قد عثروا على "سمير" وأنشغلوا في عملية إنقاذه وإخراجه إلى البر. أما أنا فكنت أخشى أن يكونوا ضلوا طريقهم إلى رأس أبو جراب ودخلوا إحدى حقول الألغام المنتشرة بكثرة في هذه المنطقة وأصابهم حادث نتيجة لذلك أو قد تكون السيارة قد أصابها تلف نتيجة لسقوطها في إحدى الحفر. أو لاصطدامها بحجر أو... أو... الخ. وكنا بالقرب من الضبعة لدرجة أننا تمكنا من تمييز كل الأغراض الشهيرة ومن بينها خيمة لعلها لرجال المساحة وشاهدنا هناك بعض الأفراد.

أخذت الضبعة تختفي بسرعة خلفنا وهنا شعرنا أن "بلبل" يسير حقيقة بسرعة كبيرة وذلك نتيجة لدفع الريح من أى من جانبيه وهي أحسن حالات السير بالشرع (الكثير يعتقد أن القارب يسير أسرع إذا كان الريح يهب من الخلف وذلك يخالف الحقيقة) وكذلك نتيجة لذلك التيار البحرى الذى يتدفق على الساحل الجنوبي للبحر الأبيض المتوسط متجهاً من الغرب إلى الشرق بسرعة متوسطة عقدة واحدة (أى ميل بحرى ونصف في الساعة).

وفي الساعة الثانية كنا نسير فوق شعب أبى طنوم وهى الشعب التى تورطت فيها "بريس" في صباح اليوم الأول لرحيلنا من الاسكندرية. وكنا مطمئنين لأن قاربنا "بلبل" لا يحتاج إلى غاطس كبير في الماء ولذا فلا نخشى أى خطر من الاصطدام بالصخور. ولكن ما كدنا نسير قليلاً فوقها حتى أشد الريح قليلاً عن ذى قبل وهنا شاهدنا أمواج كبيرة يبلغ ارتفاعها أربعة أمتار. وقد أخذت تتدرفل أى تتكسر وفي ذلك خطر كبير على قارب في حجم "بلبل" فيكفيه لطمه واحدة من هذه الأمواج لتقلل سرعته تماماً والأخرى تقضى عليه واقعاً في مكانه ولذا أسرنا خارجين من هذه البقعة المخيفة.

وفي الساعة الثانية والنصف كنا تجاه رأس أبى الجروف وهى التى وقفنا عندها في

فجر اليوم الأول من بدء رحيلنا من الاسكندرية عقب تورط "برنيس" في شباب طنوم إلى أن بزغت شمس الصباح.

وفي الساعة الثالثة بعد الظهر ظهرت مأذنة مسجد سيدى عبد الرحمن بوضوح كما ظهرت أمامنا رأس أبو جبيصة وحاولنا جاهدين أن نرى علماً فوقها فلم نشاهد شيئاً وهنا أخذ القلق يساورنى على مصير نجاد ورفاقه.

وفي الساعة الثالثة والنصف مساءً دخلنا مرسى جبيصة وهى المنطقة التى بنى عليها فيما بعد فندق سيدى عبد الرحمن وكان هناك بعض الأجانب معسكرين بخيامهم وأدوات معسكرهم ومعهم قارب شراعى صغير.

دخلنا الميناء بسرعة فائقة لأن ماؤها كان ساكناً وحاولنا أن تقترب من البر ما أمكن إلى أن شحطت سكينه "بلبل" في الرمال وهنا أدت مقدمة القارب ضد الريح وأمرت نور بإلقاء مخطاف ففعل وكان مستعداً لذلك منذ لحظة دخولنا المرسى. كما طلبت إلقاء مخطاف آخر على سبيل الاحتياط فألقاه ورفعناه سكينه "بلبل" بقدر ما سمحت قطع الحديد (الصابورة) التى ربطناها فيها في مرسى مطروح ولكن بالرغم من ذلك وجدت أن السكينه تصطدم في بعض الأحيان بالرمال نتيجة لأرتفاع القارب وإنخفاضه بفعل الأمواج فرأيت إزاء ذلك ضرورة نقل المخطافين من مكانهما إلى آخر مكان أكثر عمقاً "لبلبل" وفعلاً لبست منظر الرؤيه تحت الماء وغطست وقمت بعملية نقل المخطافين من أماكنهما.

خرجت إلى البر عائماً وحاملاً ملابسى إلى أعلى حتى لا تثقل بالماء على نحو ما يفعل الفلاحون في الريف المصرى عندما يرغبون في عبور النيل أو إحدى الترع. والسبب في ذلك أننا تركنا القارب المطاط في السيارة على أمل أنهم سوف يقابلوننا وكان من الواجب أخذ القارب المطاط معنا.

وصلت إلى البر ولما لم أجد أثراً لسيارتى التى يقودها نجاد صلاح الدين كما تم الاتفاق معه جلست أستريح قليلاً وفي هذه الأثناء غفوت ونمت ولكن بعد فترة استيقظت وقد شعرت أن العضلات خلف أذنى اليمنى تؤلمنى ولعل ذلك نتيجة لبرد أصابنى أثناء نقل المخطافين. وفي هذه اللحظة وصل إلى البر عزت ونور عائمين بعد أن جهزا كل شئ في القارب ونزحاً المياه التى تجمعت فيه أثناء الرحلة وأحضروا معهما بعض الطعام وكنا جائعين جداً فلم أتناول أى طعام يذكر طوال الرحلة.

وكان العشاء يتكون من معلبات التونة وزيتون وبقايا جنبه وعسل أبيض كحلوى وقد أكلنا كمية كبيرة.

وفي حوالى الساعة السابعة مساء شاهدنا نور سيارتنا قادمة فحمدنا الله على وصولهم وكان القلق قد أستبد بنا. وعلمت من نجاد أنهم وصلوا الضبعة الساعة ١٢,٤٥ ولم يجدوا أى أثر لنا فظنوا أن حادثاً ألم بنا في خليج الكنائس وأنه قد أبلغ الميوزباشى أحمد راشد بذلك فتضايقت جداً لذلك حيث أن هذا الخبر سوف يحدث موجه من الذعر والارتباك من مرسى مطروح إلى الاسكندرية. وسألته عن القارب "سمير" فأجابنى بأنهم لم يعثروا له على أثر وكل ما وجدوه هو إحدى أعلام الإشارة التى كانت فيه وأن محافظة الصحراء الغربية قد أبلغت جميع نقاط الحدود بخبر غرق القارب "سمير" وطلبت البحث عنه والافادة عن أى خبر عنه. فطلبت إنزال القارب المطاط والخيام من السيارة وطلبت إلى نجاد التوجه إلى أقرب نقطة تليفون ليتصل بالميوزباشى أحمد راشد ويبلغه نبأ العثور علينا وأن كل شىء على ما يرام.

وهنا بدأ ألم أذى يشتد فمت داخل الخيمة كما طلبت إلى سالم وهبى ونور الدين عبد العليم أن يناما داخل "بلبل" وأن ميعاد الرحيل سيكون الساعة الثالثة من الصباح الباكر.

وفي الساعة التاسعة مساءً عاد نجاد وأخبرنى بأنه لم يتمكن من الاتصال بتليفون سيدى عبد الرحمن الذى يغلق مكتبة الساعة السابعة مساءً وأنه أضطر لذلك أن يتوجه إلى الضبعة على مسافة ٢٥ كيلومتراً وتمكن هناك من الاتصال بالميوزباشى أحمد راشد وأبلغه وصولنا سيدى عبد الرحمن بالسلامة فمت تلك الليلة نوماً عميقاً أما نجاد وبشرى فقد أستخدمنا الخيمة الثانية كغطاء لأنه لم يكن هناك غطاء لهما.

## العودة من سيدى عبد الرحمن إلى الاسكندرية

الخميس ٩ سبتمبر ١٩٥٤:

أستيقظت في الساعة الثالثة صباحاً وكنت أشعر بألم شديد في رقبتي ولكن إنشغالى بترتيبات رحلة العودة ألهانى كثيراً عن الشعور بحدته وأستعرضت مع نجاد صلاح الدين خطة العودة إلى الاسكندرية وكانت تتلخص في الآتى:

أقوم أنا ورفقتى كل من سالم وهبى ونور الدين عبد العليم بالعودة من سيدى عبد

الرحمن إلى الاسكندرية بالقارب "بلبل" ولقد قدرت أن الرحلة سوف تستغرق حوالى اثني عشرة ساعة أى نصل إلى ميناء الاسكندرية بين الساعة الرابعة والسادسة مساء. ولكنى أخبرت نجاد بالآأ ينزعجوا إذا تأخرنا عن ذلك الميعاد فقد يحدث أن الريح تخف شدتها وبذا تعطل لهذا السبب أو أى أسباب أخرى تصادفنا. أما نجاد صلاح الدين فيعود بسيارتي بطريق البر وبرفته كل من بشرى كامل وحسن حمزة إلى الاسكندرية وتبلغ المسافة من سيدى عبد الرحمن إليها حوالى ١٠٠ كيلومتراً بطريق البر.

وفي الساعة الثالثة صباحاً أيقظت سالم ونور اللذان أصرا على أن يرافقانى في رحلة البحر فأكبرت فيهما هذه الروح العالية. وبعد قليل كان كل شىء على استعداد. ولما كان القارب "بلبل" يرسو في أقرب نقطة من الشاطئ على بعد ٧٠ متراً تقريباً وكان مربوطاً بمخطفين أحدهما في المقدمة والآخر في المؤخرة فطلبت إلى نور أن يرفع المخطف الأقرب من الشاطئ أى الملقى في المياه الضحلة أولاً ثم بعد ذلك أن يرفع المخطف الثانى الملقى في الناحية العميقة. ولكن نور أخبرنى بأنه يفضل عمل العكس ويرفع المخطف الملقى في العميق أولاً ثم الملقى في المنطقة الضحلة بعد ذلك فأخبرته أن ذلك إجراء غير سليم لأن سكينه المركب "بلبل" لم تتمكن من رفعها لأن خشب صندوقها قد تمدد أثناء الرحلة وأصبح رفعها بالكامل متعذراً وعلى ذلك فإن رفع المخطف العميق أولاً سوف يترك فرصة للرياح التى تهب في اتجاه الشاطئ أن تدفع القارب "بلبل" ليدور حول محوره إلى اتجاه الشاطئ حيث المياه ضحلة وهذا يعمل على اصطدام سكينه القارب في القاع الصخرى علاوة على أن مناورة القارب تصبح صعبة عند بدء الرحيل به بعد رفع أشرعه فاقنع بذلك. ولتفادى الصخور المحيطة بالمنطقة التى رسونا فيها كان يتعين علينا أن نغادر المرسى في اتجاه ٦٠ درجة وأن نسير في هذا الاتجاه لمدة نصف ساعة وبعد ذلك نعدل اتجاهنا إلى ٩٠ درجة أى نسير شرقاً وهو اتجاه الاسكندرية. أخذنا نسير على بعد أربعة كيلومترات من الشاطئ. وبعد ساعة تقريباً أخذ الظلام يتفشع وظهر الشاطئ واضحاً. ولم أكن لأتوقع مطلقاً أن هذا الشاطئ سوف يتحول بعد أربعين عاماً إلى مجموعة من القرى السياحية التى تكون مراحياً وميرايلاً وقرية الدبلوماسيين التى قدر لى أن أشتري فيها إحدى الشاليهات وغيرها من القرى السياحية التى أنتشرت على هذا الشاطئ الذى يعتبر من أجمل شواطئ العالم وأنظفها وإن كنت أعتقد أن صفة النظافة هذه لن تدوم طويلاً وذلك للمشاريع الصناعيه الكبرى التى قامت بعد ذلك في هذه المنطقة وأهمها مشروع خط أنابيب نقل البترول عبر الصحراء من

السويس كخط تبادلٍ لنقلها بواسطة المراكب عبر قنال السويس. وبعد أن قطعنا حوالي ٤٠ كيلومتراً بدأت تلوح في الأفق بعض المعالم في الطريق وأولها معبد أوزوريس وكنت أثناء عملي خلال الحرب العالمية الثانية بالصحراء الغربية قد زرته عام ١٩٤١ عندما كنت قائداً لسرية الصيانة التابعة للقوة الخفيفة وهي قوة تتكون من سلاح الفرسان المصري وملحق به بعض القوات المساعدة. وكانت القوة الخفيفة تعمل بالتعاون مع القوات البريطانية التي كانت تحارب قوات المحور (ألمانيا وإيطاليا) في الصحراء الغربية.

ومعبد أوزوريس مقام على ربة عالية بالقرب من منطقة برج العرب. وبجانب المعبد أقيم البرج المسمى ببرج أبو صير وهو برج أقيم في العصر البطلمي لهداية القوافل المتجهة غرباً من مصر إلى ليبيا ولا شك أنه استخدم أيضاً كمنار لهداية السفن على نحو ما كانت عليه منارة الاسكندرية القديمة (الفاروس).

بدأت تلوح في الجو الأدخنة المعتمة التي تنبعث من مصنع الأسمت الذي أنشئ في غرب الاسكندرية فأخذنا نشعر بالاطمئنان لظهور بعض العلامات المميزة للاسكندرية. وفي حوالي الساعة الرابعة والنصف بعد الظهر بدأنا نعبّر بوغاز الميناء الغربية وهناك استوقفنا قارب به بعض الجنود المكلفة بحراسة مدخل الميناء. وعندما سألونا من أين نأتى فأخبرتهم من مرسى مطروح وقد دهشوا كثيراً لذلك ولم يصدقوا أن قارباً بهذا الحجم الصغير يمكن أن يحير منفرداً من مرسى مطروح. وأخيراً عندما أطلعهم على شخصيتي رحبوا بنا ووصلنا إلى مرسانا بنادى اليخت المصرى (الملكى سابقاً) داخل الميناء حوالي الساعة الخامسة والنصف مساءً. وهناك خرج أعضاء النادى بأسرهم (وأغلبهم كانوا من الأجانب في ذلك الحين) وهم يتعجبون على ذلك العمل الجريء الذى قمنا به وهو السفر بحراً إلى مرسى مطروح والعودة وأخذوا يمحطوننا بوابل من الأسئلة عن رحلتنا وكم استغرقت من الوقت... الخ. وهناك رحب بنا طاقم "برنيس" الذى كان قد وصل قبل ذلك.

وبهذا أنهت هذه الرحلة التاريخية التي أصبح يطلق عليها رحلة "بلبل" و "سمير" وكنت أتمنى أن يعقب رحلتنا هذه رحلات أخرى للكشافة البحرية ولكن بكل أسف لم يحدث شيء من ذلك.

ولكن هذه الرحلة حققت دعاية ضخمة للكشافة البحرية. إذ أنه بفضل هذه الدعاية تمكنا من تحقيق الكثير من أهداف الحركة الكشفية في مصر فأقيم المعسكر الكشفى

العربي الثاني في المعسكر الكبير الذي كانت تحتله الكشافة البحرية. وأمكن لهذا المعسكر بما تحتله في منطقة هامة على ساحل البحر في أي قير أن يحقق للبلاد هدفين هامين.

الأول : وهو إقامة الكلية البحرية. والثاني : هو بناء أول كلية للبحرية التجارية في مصر على جزء من أرض هذا المعسكر. والتي أصبحت بعد ذلك الأكاديمية العربية للنقل البحري.

## الحقيقة حول غرق القارب "سمير" كما عرفتھا بعد أربعين عاماً

لم أكن موجوداً عندما حدث غرق القارب "سمير" الساعة العاشرة من مساء يوم الأحد ٥ سبتمبر ١٩٥٤. بل كنت في القارب "بلبل" أحاول اللحاق بالقارب "الكشاف" للعودة به ليسير معنا في القافلة وعندما يشتت من ملاحقة القارب "كشاف" الذي سبق القافلة بوضع كيلومترات ورأيت من الخطورة أن أستمّر في متابعته بمفردي دون أي أمل في اللحاق به لسرعته العالية فعدت بالقارب "بلبل" إلى رأس الحكمة حيث أن "برنيس" كانت قد ابتعدت كثيراً عن مسارها. وغيّرت اتجاه سيرها بأن قامت بالسير في مسار دائري عجزت عن تفسير أسبابه وقت حدوثه.

ثم علمت بعد العودة إلى الاسكندرية بغرق القارب "سمير". وفي نهاية الرحلة حاولت أن أستقصي حقيقة الأسباب التي أدت إلى غرق القارب "سمير". حيث أن حادث يمثل هذه الأهمية لجدير بتقصي الحقائق التي أدت إلى حدوثه ولكن وصلني عن هذا الحادث الهام عدة أخبار مختلفة يتعارض بعضها مع البعض الآخر.

وأخيراً وبعد إنقضاء قرابة الأربعين عاماً أتاحت لي فرصة مقابلة القبطان حسين زاهر ياقوت عندما دعاني الزميل محمود صبح إلى فنجان شاي بمنزله برمل الاسكندرية في شهر مايو ١٩٩٤ وهناك علمت بحقيقة أمر الظروف التي أدت إلى غرق القارب "سمير" من القبطان زاهر ياقوت الذي رواها لي كما يلي:

بعد مغادرتنا لرأس الحكمة في طريق العودة ليلة الأحد ٥ سبتمبر ١٩٥٤ وانفصال القارب "الكشاف" متقدماً القافلة رأيت أنه من الأفضل أن نقوم بسحب المركب "سمير" فتم ذلك بأن ألقينا حبلًا من مؤخرة "برنيس" ليربط في مقدمة القارب "سمير" وكان من

الضرورى في مثل هذه الحالة أن يقوم طاقم "سمير" بإنزال الشراع ورفع سكينه القارب. ولكن قلة خبرة طاقم القارب "سمير" بالملاحة البحرية حالت دون إتمام هذه الاجراءات الهامة وبذلك حرموا القارب "سمير" من حرية المناورة إذ استدعى الأمر إلى تغيير إتجاهه أثناء سحبه لأى سبب من الأسباب. لذا فإنه عندما مال شراع القارب "سمير" على جانبه أثناء سحب "برنيس" له لم يتمكن طاقم "سمير" من إستعداله وتسبب لإزدیاد ميل القارب "سمير" إلى إندفاع مياه البحر من الجانب المائل وبالتالي إلى إمتلاء القارب بماء البحر وبغرقه.

ولما شعر طاقم "سمير" بذلك قفزوا إلى البحر تاركين "سمير" الذى أخذ يغوص في البحر ومع بقاء "سمير" مربوطاً بالحبل خلف "برنيس" فإنه أخذ أثناء غرقه في الاقتراب من مؤخرة "برنيس" وفي ذلك خطراً كبيراً إذا مالتف الحبل الذى يربطه حول ريشة رفاص "برنيس" ولذا أصدر القبطان حسين زاهر ياقوت أمراً بالاسراع بقطع الحبل الذى يربط بين مؤخرة "برنيس" ومقدمة "سمير" مستخدماً في ذلك البطلة الموضوعة في صندوق الطوارئء الزجاجى في مؤخرة "برنيس" وفعلاً تم كسر زجاج ذلك الصندوق وإستخراج البطلة منه حيث قام بإستخدامها لقطع هذا الحبل ولقد أدى ذلك إلى غوص القارب "سمير" بأكمله في قاع البحر. بقى بعد ذلك إنقاذ الكشافين الثلاث الذين قفزوا من القارب "سمير" قبل غرقه فأمر القبطان ياقوت بأن تقوم المركب "برنيس" بالسير في مسار دائرى مركزه نقطة غرق "سمير" فثبت "دومان" دقة "برنيس" وجعلها تدور في هذا المسار الدائرى ولم تكن عملية البحث وسط الظلام في بحر متلاطم الأمواج من السهولة بمكان ولقد ساهم كشاف "برنيس" الكهربائى في عملية الانقاذ مساهمة فعالة يضاف إلى ذلك خبرة حسين زاهر ياقوت الواسعة بفنون الملاحة البحرية.

وهذا يفسر لنا ما شاهدته من بعد وأنا في القارب "بلبل" من رؤية "برنيس" تدور في هذا المسار الدائرى. وكان اعتقاد القبطان ياقوت بأن قاربنا "بلبل" لازال مقطوراً خلف القارب "سمير" وأنه بقطع الحبل الذى يربط بين "برنيس" و "سمير" قد أدى في نفس الوقت إلى غرق القارب "بلبل" ولقد سبب ذلك قلقاً شديداً للقبطان حسين زاهر ياقوت وطاقم "برنيس" الذى ظل مدة طويلة يبحث في عرض البحر عن القارب "بلبل" وطاقمه غير مدركين أننا لحسن الحظ كنا في طريق العودة إلى رأس الحكمة بعد أن عجزنا بالحاق بقافلة المركب "برنيس".

ولقد أبرز حادث غرق القارب "سمير" أهم نقاط الضعف في رحلة القارين "بلبل" و "سمير" وهى عدم وجود أى إتصال لاسلكى أو أى وسيلة أخرى بين مركب القيادة



"برنيس" وباقي الزوارق المكونة للرحلة. وأهمية مثل هذا الاتصال خصوصاً أثناء الملاحة ليلاً.

والواقع أن الاتصال اللاسلكي بين المركب "برنيس" وقيادة السلاح البحري في الاسكندرية كانت منقطعة منذ بدء الرحلة وهو أمر لم نشعر بأهميته إلا بعد قيام الرحلة وزاد من أهمية هذا النقص عندما مرت الرحلة بعدة عواصف بحرية بالإضافة إلى محاولة الملاحة ليلاً في الظلام الدامس.

ولقد أخبرني القبطان حسين زاهر ياقوت أنه كان من أسعد اللحظات التي مر بها في هذه الرحلة كانت عندما عاد إلى ميناء الاسكندرية وفوجيء بمقابلتي عند مرسى "المحروسة" وكان حتى هذه اللحظة يجهل أننا لازلنا على قيد الحياة.



صورة رقم (٦٤) سليم شكور أحد أقطاب الصناعة في الولايات المتحدة

كان سليم شكور من أصغر أعضاء رحلة "بلبل" و "سمير" سنّاً إذ لم يتجاوز اثني عشر عاماً. والواقع أنني لو كنت أعلم مقدماً بكل المتاعب والمشاق التي كنا سننتعرض لها خلال هذه الرحلة المثيرة لما أقدمت على قبوله عضواً في هذه الرحلة لصغر سنه. ولكن الحق يقال أنه وجميع الكشافين الذين أشتركوا فيها كانوا على مستوى المسئولية والشعور بالواجب ولم يقصر واحد منهم فيما أحيط به من أعمال شاقة خصوصاً في تلك الفترات التي واجهنا فيها رياح عاصفة وبحر مضطرب.

وبنهاية رحلتنا التاريخية في سبتمبر ١٩٥٤ أنقطعت صلتى بسليم شكور وأتجه كل منا يشق طريقاً مختلفاً في الحياة. فعينت أنا سفيراً لمصر في الصين الشعبية وغادرت البلاد في عام ١٩٥٦ لأقلب في عدة مناصب أخرى كسفير لمصر في إيطاليا ثم بعد ذلك في يوغوسلافيا وعدت أخيراً إلى أرض الوطن في عام ١٩٦٥.

ورغم أنني تقابلت مع الكثير من أعضاء رحلتنا إلى مرسى مطروح ألا أن الظروف لم تسعدنى ببقاء سليم شكور حتى كتابة هذه السطور (يونيو ١٩٩٤). وتمر السنين تلو السنين وفي أحد الأيام أثناء تصفحي لجريدة الأهرام الأول من أغسطس ١٩٨٤ أن قرأت مقالاً عنوانه (أبناؤنا خارج الحدود) وإذا بالمقال كله يتحدث عن سليم شكور ويروى ذلك الجزء من حياته الذى تلى تاريخ رحلتنا البحرية إلى مرسى مطروح وهو الذى فاتنى متابعته عندما ألتحق سليم بكلية الهندسة جامعة القاهرة وتخرجه منها عام ١٩٦٤ وتروى صحيفة الأهرام قصة أنه اختار في مشروع بكالوريوس كلية الهندسة موضوع توربينات السد العالى وكانت المراجع قليلة عن هذا الفرع من العلم مما دفعه إلى أن يبحث عن مصادر أجنبية لتزوده بالمعلومات اللازمة في هذا المجال. ولم يكن ذلك متاحاً ألا من قلة من الشركات التى تعمل في هذا المجال من بينها شركة "أليس تشارلز" المشهورة في عالم التوربينات المائية. وتشاء الأقدار أن ينزح سليم شكور إلى كندا حيث عمل عام ١٩٦٩ في شركة "أليس تشارلز" وبعد عامين نزح لأمريكا ليعمل مهندساً في نفس الشركة وفي أقل من ١٥ عاماً صعد السلم الوظيفى بكفاءة وجدارة ليصبح الرجل الثانى في هذه الشركة العظيمة (أنظر الصورة الملونة رقم ٦٤) في ملزمة الصور الملونة بين صفحتى ٨٠، ٨١).

وفي هذه الأثناء كان أبنى عبد السلام قد ألتحق بكلية الطب جامعة القاهرة وسافر في أعقاب تخرجه إلى أمريكا عام ١٩٦٧ شاقاً طريقه في مجال تخصصه وهو طب الأطفال فالتحق بمهنة تدريس هذه المادة في عدة جامعات كان آخرها في جامعة أتلانتا بولاية جورجيا بأمريكا أما من ناحيتى فلقد استقلت مبكراً من عملى الحكومى لأتفرغ إلى هواياتى وهى صناعة ورق البردى ودراسة التاريخ المصرى القديم وقد وفقت بحمد الله إلى تحقيق ما كنت أصبوا إليه ببناء معهد بحوث البردى وإقامة القرية الفرعونية وتشاء الصدف أن لاقى هذا المشروعان السياحيان نجاحاً واستدعى الأمر التوسع فيهما. ولكن بمرور السنين وتقدم العمر وقفاً عقبة في سبيل إدارتهما الإدارة السليمة فلجأت إلى ابنى عبد السلام وطلبت إليه أن يعود من أمريكا بعد أن أقام فيها أكثر من ٢٥ عاماً. وبعد

إلحاق قبل أن يعود ليعاوننى عام ١٩٩٠. وفي يوم أخبرنى عبد السلام بأنه أثناء إتصاله ببعض وكلاء السياحة في مصر أن علم منه بعنوان سليم شكور في أمريكا وفعلاً كتبت إليه خطاباً ووصلتنى منه رداً لم أكن أتوقعه بالمرّة إذ أنه في هذا الخطاب يلهج بشكرى على ماتعلمه أثناء رحلة مرسى مطروح من الانضباط وإطاعة الأوامر والصبر على تحمل المشاق في سبيل القيام بالواجبات المكلف بها وغير ذلك من الكثير من الخصال التى ساعدته فيما بعد في إرتقاء سلم النجاح في حياته العملية والتى وصل فيها الآن ليكون رئيساً لمجلس إدارة إحدى كبرى الشركات التى تقوم ببناء التوربينات الهيدروليكية من جميع الأحجام (American Hydro Inc) وأنه قد قام بإبتكار عدة إختراعات ساعدته في تشكيل الأجزاء المتحركة من مادة الصلب الغير قابل للصدأ (Stainless Steel) مما يجعلها أخف وزناً وأقل تكلفة وأقدر على توليد طاقة أكبر في نفس الحجم المتاح لها وأن الفضل في ذلك كله يعود (حسب قوله) إلى ما أكتسبه أثناء رحلته إلى مرسى مطروح ومن طريقة معالجتى للكثير من الأمور الصعبة التى تعرضنا لها أثناء رحلتنا.

هذه هى قصة سليم شكور الذى كان أصغر أعضاء الرحلة سناً ولكن أسبقهم في أرتقاء سلم المجد والشهرة والواقع أنه كان لخطابه وما حواه من كلمات أبرزت الكثير من النواح المضيئة في رحلتنا وما ضربه سليم شكور من مثل في حياته العملية خير مشجع لى على استكمال مذكرات رحلتنا والعمل على نشرها بعد إنقضاء ٤٠ عاماً على أحداثها ليفيد منها شبابنا وليتخذ منها نموذجاً جديراً أن يحتذى بها ول يؤكد لنا صدق المثل الإنجليزي أن النجاح في الحياة يحقق بواسطة الألهام بنسبة ١٠٪ وبالعمل بنسبة ٩٠٪.

## القائد الكشفى منصور سيد نصار

يتماز منصور نصار بأنه من القلائل الذين عاصروا بدء حركة الكشف البحرى في مصر إذ ترجع صلته بالنشاط البحرى للكشافة في القاهرة إلى عام ١٩٥١ وهو تاريخ سابق لإنشاء جمعية الكشافة البحرية والتى ورد أول ذكر لتأسيسها في عام ١٩٥٣ والأهم من ذلك أن أمتدت هذه الصلة بالكشف البحرى حتى تاريختنا الحالى وهى ميزة لا يتمتع بها إلا قلة محدودة من رواد حركة الكشف البحرى.

ساهم منصور بنصيب مشكور في إعداد معسكر التدريب الدائم لجمعية الكشافة البحرية في أبى قير. وفي إقامة المعسكر الكشفى العربى الثانى الذى أقيم في أبى قير عام

١٩٥٦. ثم مثل بعد ذلك جمعية الكشافة البحرية في المجلس الأعلى للكشافة والمرشدات. قاد عدة رحلات للكشافة البحرية وحصل على عدة أنواط كشفية مصرية وأجنبية.

والآن يشغل منصب أمين عام المجلس الأعلى للكشافة والمرشدات.



صورة رقم (٦٥)

القائد الكشفي منصور سيد نصار وسط مجموعة من الأشبال البحرين الذين أشرف على تدريبهم ليتولوا قيادة الكشف البحري بعد سنوات.

## الدروس المستفادة من الرحلة

جرت العادة أنه في أعقاب أى عمليات هامة أن يقوم الذين أشرفوا عليها بعملية تقييم لهذه العملية فيركزون على النواحي الإيجابية التي أدت إلى نجاحها لأتباعها في العمليات المستقبلية. كما يلقون بالأضواء على النواحي السلبية التي كادت تؤدي إلى فشلها وذلك لتجنبها عند القيام بعمليات مماثلة في المستقبل. وإتباعاً لهذا التقليد الذي كان من أهم ما تعلمناه في حياتنا العسكرية فأنتى أستعرض في الآتى هذه الدروس.

أولاً: الاتصال اللاسلكى بين الزوارق وبعضها البعض وبين "يريس" مركب القيادة وقيادة الأسطول في الاسكندرية أنضح من اللحظة الأولى لقيامنا في هذه الرحلة أن هذا

الاتصال كان منعزلاً. وربما يرجع السبب في ذلك أن قيادة الأسطول عندما تسلمت المركب "بريس" من إدارة الأموال المصادرة عام ١٩٥٢ كان قد مضى عليها فترة تقرب من العامين دون القيام بأى أعمال إصلاحات أو صيانة وكانت أجهزة الاتصال اللاسلكى نظراً لدقتها في مقدمة المعدات التى أعترها التلف. والواقع أنه كان خطأ عظيماً عدم الالتفات إلى وسائل الاتصال اللاسلكى وخصوصاً في الرحلات التى أقتضت الملاحه ليلاً أو في الأيام التى أشدت وعلا موج البحر فيها بحيث يحول دون الرؤية من بعد لقوارب في صغر حجم الزوارق الصغيرة التى استخدمت في هذه الرحلة.

ألا أنه يمكن القول الآن أن وسائل الاتصال اللاسلكى قد تقدمت تقدماً عظيماً في السنين الأخيرة. كما أن أسعارها أصبحت لا تشكل أى صعوبات في سبيل اقتنائها واستخدامها. ولا شك أن ذلك سوف يذلل أى صعوبات قد تقابلنا في سبيل القيام بمثل هذه الرحلات مستقبلاً. وبذا يمكن اعتبار أن وسائل الاتصال اللاسلكى أصبح أمراً حيويًا في عمل هذه الرحلات لا يمكن الاستغناء عنه.

ثانياً : حجم الزوارق الشراعية المستخدمة ونوعها.

- القارين "بلبل" و "سمير" وأن كانا يصلحان لعمل رحلات في نهر النيل ألا أنهما لا يصلحان لعمل أى رحلات في البحر إذا زادت قوة الريح عن ٤ بمقياس بوفورت.

- أحسن القوارب لعمل رحلات في البحر هى من طراز الزورق "الكشاف" على ألا يقل طولها عن تسعة أمتار وذلك بشرط ألا تزيد سرعة الريح عن ستة بمقياس بوفورت.

ثالثاً : كان من الضروري القيام بعملية إستكشاف أو إستطلاع بإحدى المراكب قبل القيام بهذه الرحلة لمعرفة طبيعة المنطقة والأماكن التى تصلح للرسو عليها والأماكن التى يمكن الاعتماد عليها في التموين بمياه الشرب والطعام.. ألخ أو الالتجاء إليها في حالة حدوث عواصف.

رابعاً : أثبتت تجارب هذه الرحلة أنه لا يمكن الاستغناء عن مركب كبير يقوم بمثابة المركب الأم (Mother Ship).

خامساً : من الضروري جداً عند السفر ليلاً أن يتم ذلك بنظام ثابت تتبعه جميع المراكب المشتركة في السير وبسرعة واحدة لا تتخطاها أى مركب وأن يتم التدريب على وسائل زيادة السرعة أو خفضها ليلاً حتى لا تفرق الزوارق عن بعضها البعض وأهم من كل ذلك وسائل الاتصال بين المراكب وبعضها البعض.

ولتحقيق كل من هذه الخطوات يقتضى الأمر عدم السفر ليلاً في جو عاصف أو تزيد فيه سرعة الريح عن ٣ بمقياس بوفورت.

## مقياس بوفورت

### للدلالة على قوة الرياح

الأرقام الدالة على قوة الرياح	وصف البحارة للرياح	قوة الرياح طريقة التقدير على ظهر السفن الشراعية	ما يعادل سرعة الرياح بالأميال في الساعة
صفر	هادىء	=====	صفر
١	هواء خفيف	رياح يكفى لتشغيل المركب	٢
٢	نسيم خفيف		٥
٣	نسيم لطيف		١٠
٤	نسيم معتدل	مفيد للابحار مع الريح مع فرد كل الأشعة	١٥
٥	نسيم منعش		٢١
٦	نسيم قوى	لا بد من تقليل عدد الأشعة مع الرياح الدافعة	٢٧
٧	عاصف معتدل		٣٥
٨	عاصف منعش	يجب تقليل عدد الاشعة حتى ولو كانت الرياح مواجهة	٤٢
٩	عاصف قوى		٥٠
١٠	عاصف شامل	رفع الشراع الصغير أو التحول إلى شراع العاصفة	٥٩
١١	زوبعة		٦٨
١٢	أعصار	لا يحتمل أى شراع ويجب إبطال الملاحة بالشراع	أعلى من ٧٥

**معجم للاصلاحات البحرية الواردة في الكتاب**  
**تفضل بوضعه اللواء بحرى (أ.ح)**  
**صلاح الدين ثروت أحمد ثروت**

م	المصطلح	المعنى
١	أورصة	فوق الريح (الدوران أورصة) أى الدوران بالفلوكة من إتجاه الريح.
٢	بَلَطَة	صفح وتصليح - إصطلاح يستخدم مع السفن الشراعية لتصحيح السير مع إتجاه الريح للوصول إلى هدف معين.
٣	يصفح ويصلح	في الملاحه الشراعية ليصل إلى هدف معين ضد إتجاه الريح ولما كان الريح هو القوة الدافعة للمركب الشراعية لذا يقتضى الأمر أن تسير المركب في إتجاه لا يقل إنحرافه عن إتجاه الريح بمقدار ٤٥°.
٤	الشاعول	في الفلايك النيلية يطلق على الجبل المربوط في بومة المركب والذي بواسطته يستطيع قائد الفلوكة أن يتحكم في كمية الهواء التى يحتويها الشراع وبالتالي في زاوية إتجاه القارب من زاوية إتجاه الريح.
٥	السكينة	وتسمى أحياناً باللوح المركزى وهى لوح من الصلب يتحرك داخل صندوق خشبى مثبت في وسط الفلوكة. ولهذه السكينة غرضين الأول حفظ توازن القارب في الماء يانزالها أو رفعها حسب الحاجة والثانى السماح للفلوكة بالسير ضد الريح في زاوية أدناها ٤٥°.
٦	شمعة رباط	عمود حديدى أو خشبى يثبت على المرسى وذلك لربط المركب أو القارب فيه كما يثبت أيضاً على الصارى أو أى أجزاء من المركب لسحب شراع المركب.
٧	كوزته	سطح المركب أو السفينة.
٨	بِـرْزُوة	مقدمة المركب.
٩	إش	مؤخرة المركب.
١٠	بومـة	تطلق على الذراع الخشبى الذى يثبت على الجزء الأسفل من الشراع (الرئيسى عادة) في القوارب الصغيرة الحجم.
١١	أسكنديل	جهاز ذو مواصفات خاصة ومدرج بعلامات في نهايته ثقل حديدى (المجس) ويستخدم لقياس الأعماق.
١٢	قرينة	العمود الخشبى المثبت في أسفل جزء من المركب وتتفرع منه العبدان الخشبية التى تثبت فيها الألواح الخشبية التى تشكل جانب المركب.

١٣	نعل القرينة	شبر سميك من الصلب أو النحاس يثبت في أسفل جزء من القرينة ليقى خشبها عند الاصطدام بالصخور أو بأى أجسام صلبة.
١٤	ريح غائسى	ريح هادئة أقرب إلى السكون.
١٥	أسطبة	قطع من القماش القديم أو ألياف النسيج تستخدم في أعمال النظافة وامتصاص المياه.
١٦	قلقاط	حشو من ألياف الجبال أو الكتان يُضَعَط بين الألواح الخشبية للفلوكة لمنع تسرب المياه خلال شقوقها.
١٧	شمندورة	عوامة تثبت في البحر لرباط السفينة أو لارشادها.
١٨	قزق	مزلقان لصعود وهبوط الفلايك أو المراكب الصغيرة من البحر إلى البر وبالعكس.
١٩	البحر المفتوح	أى لا يوجد فيه أى مكان تلجأ إليه السفن والمراكب مثل حواجز الأمواج أو مجنوط طبيعية أو مراسى أو خلجان لتقى المراكب في حالة اضطراب البحر وارتفاع أمواجه.
٢٠	مسطرة القلع	مسطحة من الخشب يصير إدخالها في جيوب خاصة على حافة الشراع لتثبيت القماش وعدم اهتزازه مع الريح.
٢١	السراسى	الجبال أو الكبلات الصلب التى تثبت الصارى في مكانه بالمركب.
٢٢	شداد السلك	زرجينة لشد أسلاك السراسى.
٢٣	فرميله	تكاية مصنوعة في العادة من الجبل المجدول توضع عند رباط المركب بالرصيف لمنع الاحتكاك ولامتصاص أى صدمات قد يشيرها موج البحر
٢٤	مسقالة	لوح من الخشب يوضع بين البر أو الرصيف والمراكب لاستخدامه في حالة الصعود أو الهبوط منها.
٢٥	ساقية شد الجبل	عبارة عن قرص غير رجاء يستخدم لشد الجبال.
٢٦	نمر الجبل	أحد الأطراف المجدولة والتي تكون جسم الجبل أو الكابل الذى يتكون في العادة من ثلاثة أو أربعة نمور.
٢٧	بلانكو	جبل مزود ببيكر يستخدم لتقليل الجهد المبذول في الشد أو في رفع الأجسام الثقيلة.
٢٨	السططة	مستعد أو جاهز.





## الفنون الحية لمصر القديمة

### القرية الفرعونية

استمتع برحلة تعود بك إلى خمسة آلاف عام من تاريخ مصر القديم.. شاهد القناة الأسطورية وعلى جانبيها تماثيل الآلهة. وسوف تشاهد أيضاً كثيراً من الأشجار والنباتات التي اختفت من البيئة. كما ستشاهد الذين يرتدون الزي الفرعوني القديم ويقومون بصيد السمك وبناء القوارب وأعمال الزراعة والصناعات اليدوية القديمة.

كما ستشاهد بيت الخبيل وبيت الفلاح العادى إلى جانب معبد كامل يبين طقوسهم الدينية وعلاوة على ذلك توجد ملاعب للأطفال ومطعم فاخر وتستطيع أن تأخذ صورتك للفوتوغرافية وانت ترتدى الزي الفرعونى. والقرية مفتوحة من التاسعة صباحاً حتى الرابعة بعد الظهر طوال العام.



قرية الدكتور رجب الفرعونية

ساقية مكى - الجيزة

ص . ب ٢٤٤ الأورمان ١٦٦١٢ الجيزة - مصر

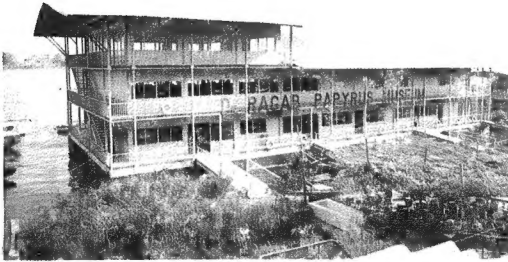
تليفون ٥٧٢٩٠٥٣ - ٥٧٢٩١٨٦ - ٥٧٢٣٥٧٨

فاكس : ٥٦٨٩٢٦٦

## الفنون الحية لمصر القديمة

معهد د. رجب البردي

انقطع فن صناعة ورق البردي من العالم لمدة ألف عام تقريباً وقد أعاد الدكتور حسن رجب اكتشاف هذا الفن وضم معرض الدكتور حسن رجب أكثر من ١٣٠٠ لوحة قام برسمها باليد مجموعة من الفنانين المرموقين وتحمل كل لوحة شهادة بأنها مصنوعة من ورق البردي (سايرس) وهو الورق الأصل الوحيد. ولا تتردد في زيارة متحفنا الرئيسي ٣ طريق النيل بالجيزة وهو مفتوح يومياً التاسعة صباحاً إلى الساعة التاسعة مساءً طوال العام ويمكنك أيضاً زيارة أحد فروعنا بفندق النيل وفندق ماريوت بالقاهرة وفندق سفير بالجيزة أو العوامة الراسية أمام متحف الأقصر بالأقصر وأسوان.



معهد الدكتور رجب البردي

ص . ب ٤٥ الأورمان

تليفون ٣٤٨٩٠٣٥ - ٣٤٨٨٦٧٦

تلكس ٩٤٠٩٨ بايبيروان (UN)

فاكس ٣٤٩٩١٣٣

